



Statens vegvesen

Adresseliste

Behandlende enhet: Vegdirektoratet Saksbehandler/telefon: Madelen Julie Olufsen / Vår referanse: 15/257542-17 Deres referanse: Vår dato: 03.07.2016

Høring om forslag til endring av vegtrafikkloven – §§ 13, 19, 19a, 32 og 36a

Vegdirektoratet sender på vegne av Samferdselsdepartementet på høring forslag til endring av lov av 18. juni 1965 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) §§ 13 femte ledd, 19, 19a, 32 og 36 a. Hovedsiktemålet med forslaget er å gi nødvendige lovhjemler for gjennomføring av fire 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
- Direktiv 2015/719/EU om endring i direktiv 96/53/EF om største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i fellesskapet.
- Forordning (EU) 165/2014 om fartsskrivere (takografer) i vegtransporten.

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. 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, gi lovhjemler som i enda større grad kan bidra til riktig kvalitet på tjenestene virksomhetene leverer, samt bidra til trafikksikre kjøretøy i bruk. I tillegg skal lovhjemlene bidra til mer effektiv sanksjonering av overtredelser av vekter og dimensjoner på kjøretøy.

Forslagene til nye hjemler er – på samme måte som gjeldende bestemmelser – typiske fullmaktshjemler ved at de gir departementet myndighet til å gi detaljerte bestemmelser i forskrift. Det har imidlertid vært et siktemål at forslaget til nye hjemler i større grad enn gjeldende bestemmelser klargjør og rammer inn hva det kan gis nærmere bestemmelser om og hvor langt de rekker. Det har også vært et siktemål å bidra til bedre oversikt ved at

bestemmelser som hører tematisk sammen også grupperes sammen, men samtidig splittes slik at det trer tydeligere frem hvem som er pliktsubjektene for de ulike reguleringene.

Høringsdokumentene

Følgende vedlegg til høringsbrevet er kun tilgjengelig på våre nettsider www.vegvesen.no under «Offentlige høringer»

- Vedlegg 1 Høringsnotat – Forslag til endringer av vegtrafikklov 18. juni 1965 (gjennomføring av direktiv 2014/45/EU, 2014/47/EU og forordning (EU) 165/2014 samt visse andre endringer)
- Vedlegg 2 Høringsnotat – Forslag til endring av vegtrafikkloven § 36 a (innføring av avsenderansvar for overlasting mv.)
- Vedlegg 3 Liste over høringsinstanser
- Vedlegg 4 Forslag til lov om endring av § 19 mv.
- Vedlegg 5 Forslag til lov om endring av § 36 a
- Vedlegg 6 Direktiv 2014/45/EU
- Vedlegg 7 Direktiv 2014/47/EU
- Vedlegg 8 Forordning 165/2014/EU
- Vedlegg 9 Direktiv 2015/719/EU

Høringsfrist

Vi ønsker fortrinnsvis at eventuelle høringsinnspill sendes elektronisk enten via høringsportalen på www.vegvesen.no eller som e-post til firmapost@vegvesen.no. Alternativt kan høringsinnspill sendes per post til

Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Trafikant- og kjøretøyavdelingen,
postboks 8142 Dep
0033 Oslo.

Frist for inngi høringsinnspill er 01.10. 2016. Det kan ikke påregnes at høringsinnspill som kommer inn etter høringsfristen blir tatt i betraktning.

Hvis noen av høringsinstansene har underliggende etater, råd eller andre tilknyttede virksomheter som er relevante, ber vi dere om å videresende høringen til dem. Dersom det oppdages at vi har utglemt noen som burde ha stått på høringslisten, er vi takknemlige for å bli gjort oppmerksomme på det.

Vegdirektoratet vil oppsummere høringsuttalelsene og oversende saken til videre behandling i Samferdselsdepartementet.

Med hilsen

Bodil Rønning Dreyer
direktør

Henning Harsem

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Likelydende brev sendt til
Adresseliste
4 Postmottak Region midt
5 Postmottak Region nord
2 Postmottak Region sør
3 Postmottak Region vest
1 Postmottak Region øst



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 forslaget første ledd	60
11.2.3	Nærmere om forslaget andre ledd	60
11.2.4	Nærmere om forslaget tredje og fjerde ledd	60
11.2.5	Nærmere om forslaget 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, kontrollørenes 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 fartsskriververksteder (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 fartsskriververksteder 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.

Ordningsen 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 trafikksikkerhetsnivå 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 trafikksikkerheten, 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 illeggelse 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. bremses 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 markedsovervåkning 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 «værkstedautorisationsbekendtgørelsen». 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 fartsskriverer, 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 forslagets 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 opplæringens 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 straffespetet 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 manglende vandel 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 om vandel. Innføring av god vandel som vilkår for å ha godkjenningen i behold krever i seg selv lovhjemmel.

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 foretakskontroll 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 henwise 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 forslås 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.



Statens vegvesen

Vedlegg 2 – Høringsnotat

Forslag til endring av vegtrafikkloven § 36 a (innføring av avsenderansvar for overlasting mv.)

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
3. juli 2016

Innholdsfortegnelse

1	Sammendrag	3
2	Bakgrunn.....	3
3	Gjeldende rett	4
3.1	Generelt.....	4
3.2	Overtredelse av vektbestemmelsene.....	4
3.3	Overtredelse av dimensjonsbestemmelsene	6
4	Rettstilstanden i andre land.....	7
4.1	Danmark.....	7
4.2	Sverige.....	8
4.3	Finland	8
5	Nærmere om forslaget	9
5.1	Behovet for lovendring	9
5.1.1	Pliktene som følger av direktiv 2015/719/EU	9
5.1.2	Behovet for å inkludere dimensjonsbestemmelsene i gebyrhjemmelen.....	10
5.1.3	Muligheten til å ansvarliggjøre transportør i gebyrplikten	10
5.2	Forslag til endring av § 36 a.....	11
5.2.1	Forslag til ordlyd.....	11
5.2.2	Avsenderansvaret – endringsdirektiv 2015/719/EU	12
5.2.3	Transportøransvaret.....	13
5.2.4	Utvidelse av det saklige virkeområdet – gebyr for brudd på dimensjonsbestemmelsene	13
5.2.5	Andre endringer mv.	16
6	Økonomiske og administrative konsekvenser	16
6.1	Innledning	16
6.2	Konsekvenser for private aktører.....	17
6.3	Konsekvenser for det offentlige.....	17

1 Sammendrag

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet sender Vegdirektoratet på høring forslag til endring av vegtrafikkloven § 36 a om gebyr for overlasting.

Formålet med høringen er først og fremst å gjennomføre nytt direktiv fra EU som gjør endringer i gjeldende EU-regelverk om vekter og dimensjoner. Direktivet forplikter medlemsland til å muligjøre ansvar for avsender av containere for overlasting.

Høringen inneholder også forslag til endring av gebyrbestemmelsen slik at denne inkluderer overtredelse av dimensjonsbestemmelser. Dette er overtredelser som i dag svares med reaksjoner som anmeldelse og bot. I tillegg foreslår høringen mindre språklige og lovtekniske endringer.

2 Bakgrunn

Den 11. desember 2015 vedtok EØS-komiteen inntatt i EØS-avtalen direktiv 2015/719/EU (heretter endringsdirektivet). Direktivet gjør endringer i gjeldende direktiv 96/53/EF om største tillatte dimensjoner i innenlands- og internasjonal trafikk og største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fellesskapet (heretter vekt- og dimensjonsdirektivet).

Endringsdirektivet skal generelt legge til rette for mer miljøvennlig og trafiksikker transport. I tillegg søker direktivet å etablere felles kontrollsystem- og rutiner mv. for å sikre etterlevelse av vekt- og dimensjonsdirektivets bestemmelser.

Av direktivets artikkel 2 følger at nødvendige lovendringer må senest være gjennomført innen 7. mai 2017.

Denne høringen tar for seg de krav fra direktivet som krever endring av lov av 18 juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (heretter vegtrafikkloven) § 36 a om gebyr for overlasting. Det er endringsdirektivets artikkel 1 punkt 8, innføring av ny artikkel 10 f, som utløser behovet for endring. De av direktivets bestemmelser som krever endring av forskrift av 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (heretter bruksforskriften) vil være gjenstand for egen høring i løpet av 2016. Det vises til høringsnotat for denne endringen for mer utfyllende informasjon om innholdet i direktivet.

Foruten kravene som utløses av våre forpliktelser etter EØS-avtalen, har Vegdirektoratet blitt oppmerksom på ytterligere behov for endring av vegtrafikkloven som ikke utløses av disse forpliktelsene. Endringsbehovene knytter seg til det saklige virkeområdet til gebyrhjemmelen, pliktsubjektene ved illeggelse av gebyr, samt språklige og lovtekniske endringer.

3 Gjeldende rett

3.1 Generelt

Vekt- og dimensjonsdirektivet setter, sammen med direktiv 97/27/EF (som stiller krav til masse og dimensjoner som kjøretøyene må oppfylle ved *godkjenning*), rammer for det norske regelverket om bruk av kjøretøy. Dette i form av at vi i Norge ikke kan ha regler om bruk av kjøretøy som gjør at kjøretøy som oppfyller de nevnte direktiv ikke tillates bruk i Norge. Frem til vedtakelsen av endringsdirektiv 2015/719/EU har det ikke eksistert felleseuropeiske regler om håndheving og kontroll av vekter og dimensjoner, og det har vært opp til nasjonal rett å utvikle egne system for håndheving.

Det norske regelverket om vekter og dimensjoner som tillates på offentlig veg reguleres av bruksforskriften kapittel 5 med vedlegg. Bestemmelsene er hjemlet i vegtrafikkloven § 13 annet ledd, som sier at «Departementet gir nærmere bestemmelser om bruk, og om ... vekt, mål ... m.m. for de forskjellige grupper av kjøretøyer, og om last og antall personer kjøretøyet kan føre».

Vegtrafikkloven § 10 gir kontrollører fra politiet og Statens vegvesen hjemmel til å kontrollere at kjøretøy er i henhold til reglene om tillatte vekter og dimensjoner. Bestemmelsen pålegger fører av kjøretøy å stoppe for slik kontroll og følge påbud gitt med hjemmel i loven. Videre pålegger bestemmelsen fører av kjøretøy plikt til å fremvise dokumenter som er påbudt å ha med under kjøringen. Bruksforskriften § 1–8 pålegger føreren ytterligere plikter i forbindelse med trafikk kontroll.

3.2 Overtredelse av vektbestemmelsene

Overtredelse av bestemmelsene om vekt sanksjoneres i form av illeggelse av overlastgebyr. Adgangen til å illegge et slikt gebyr er hjemlet i vegtrafikkloven § 36 a. Bestemmelsen har følgende ordlyd:

«§ 36 a Gebyr for overlasting

Kongen kan bestemme at eier av kjøretøy som har vært brukt til vesentlig overtredelse av bestemmelser om tillatt aksellast eller boggilast eller summer av disse, skal til statskassen svare overbelastningsgebyr beregnet i forhold til overbelastningens størrelse etter nærmere regler fastsatt av Kongen. For gjentakstilfelle kan gis regler om forhøyd gebyr.

Når kjøretøy påtreffes med overlast som medfører gebyrplikt etter første ledd, kan politiet eller regionvegkontoret ta kjøretøyet i forvaring for eierens regning og risiko eller forby bruk av det inntil gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt. Forvaring og bruksforbud kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. § 31 a fjerde ledd gjelder tilsvarende for gebyr for overlasting.

Er en tilhenger brukt til overtredelse av bestemmelser som nevnt i første ledd, er eieren av trekkvognen ansvarlig for gebyret selv om han ikke er eier av tilhengeren. Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg også hos eieren av trekkvognen, jfr. § 38, annet ledd.

Bestemmelsene i annet ledds første punktum kan også gjøres gjeldende for trekkvognen, og den hefter til sikkerhet etter bestemmelsene i § 38, første ledd.

Kongen gir nærmere regler om gjennomføringen av bestemmelsene i denne paragraf, derunder om veiingen, om plikt til å kjøre til anvist veisted, om ilegging og inndrivning av gebyr, om betalings- og klagefrist, om klagebehandlingen, om adgang til ettergivelse av gebyr i særlige tilfelle og om inndragning av kjennemerker og dokumenter i tilfelle som nevnt i annet ledd.»

De nærmere bestemmelsene om ileggelse av slikt gebyr samt satsene, er fastsatt i forskrift av 17. desember 1971 nr. 1 om gebyr for overlasting (heretter overlastforskriften) og forskrift av 18. desember 1987 om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg (heretter gebyrsatsforskriften). Retningslinjer for gjennomføringen av kontrollen er regulert i kapittel 8 i «Instruks for trafikkontroll i Statens vegvesen» (heretter Trafikkkontrollinstruksen), som er Statens vegvesens interne instruks på området.

I grove trekk vil overlast foreligge dersom kjøretøyets aktuelle aksel-/akselkombinasjonslast eller totalvekt er større enn kjøretøyet er registrert for, større enn det som er tillatt for kjøretøyet på den aktuelle strekningen, større enn det som er tillatt ved spesiell kunngjøring eller skilt, f.eks. i teleløsningen, eller større enn angitt i totalvektstabell eller dispensasjon.¹ Formålet bak bestemmelsene om tillatt aksellast er å bidra til å ivareta vegkroppen og kjøretøyet, mens bestemmelsene om tillatt totalvekt både skal bidra til å ivareta kjøretøyet og beskytte bruer fra å bli utsatt for last som de ikke tåler.

Det er bare «vesentlig» overtredelse av bestemmelser om tillatt aksellast eller boggilast som kan gebyrlegges. Med «vesentlig» siktes det til størrelsen på overlasten. I overlastforskriften § 2 er det angitt frimarginer som trekkes fra ved veiingen. Dette er overlast som ikke er gebyrpliktig, fordi det ikke anses for å være «vesentlig».

Plikten til å overholde reglene om vekter og dimensjoner påligger både føreren, eieren og eventuelt andre med direkte råderett over kjøretøyet, jf. ordlyden i bruksforskriften § 5-1 første ledd og § 5-3 nr. 1 at kjøretøyet «må ikke brukes eller tillates brukt» med større last enn kjøretøyet eller vegen er registrert for. Dagens § 36 a gjør imidlertid bare eieren økonomisk ansvarlig for gebyret. Dette betyr ikke at føreren ikke også kan holdes ansvarlig, men forfølgelse av fører må i tilfelle skje med hjemmel i den generelle bestemmelsen om straff etter vegtrafikkloven § 31. Vegtrafikkloven § 36 a er med andre ord ikke et unntak fra lovens § 31 om straff jf. forskrift om gebyr for overlasting § 2 fjerde ledd.

Årsaken til at departementet i sin tid vedtok at det var eieren som skulle betale for et overlastgebyr, var at man anså eieren som den med de beste muligheter til å påvirke årsakene til overbelastning. Blant annet ble det pekt på at det er eieren som har oversikt over sjåførene, oppdragene og vilkårene for dem. I tillegg mente departementet at det vil være eieren som har størst økonomisk interesse i å balansere på lovens ytterste grense, og som derfor burde bære risikoen for overlast.²

Før hjemmelen for å ilegge overlastgebyr kom på plass, bestod reaksjonsmidlene overfor kjøretøy med overlast i at det ble beordret avlesning, nedlagt bruksforbud eller at føreren ble straffet (som regel i form av bot). Disse virkemidlene viste seg å ikke være tilstrekkelige for å

¹ Universitetsforlagets blå kommentarutgaver på nett, kommentarutgaven til vegtrafikkloven

² Ot.prp.nr.80 (1969-1970) side 9

få bukt med kjøring med overlast. Departementet mente derfor at det var nødvendig å etablere økonomiske sanksjoner mot eieren av kjøretøyet ved overlasting.

3.3 Overtredelse av dimensjonsbestemmelsene

Bestemmelsene om tillatte dimensjoner er i dag ikke belagt med tilsvarende gebyrhjemmel som vektbestemmelsene. I henhold til bruksforskriften § 1–8 bokstav e), er imidlertid føreren pliktig til å etterkomme pålegg om avlasting eller omlasting der hvor det er konstatert for bredt, for langt eller for dårlig sikret gods.

I henhold til Trafikkkontrollinstruksen punkt 8.2.2 skal enhver overskridelse av tillatt bredde eller lengde for kjøretøy ved transport av gods, både for de generelle kravene, tillat uten dispensasjon og ved gitt dispensasjon, ilegges skriftlig pålegg om utbedring av forholdet. Videre opereres det med ulike marginer for når reaksjon i form av anmeldelse skal benyttes. For eksempel angir instruksen i punkt 8.2.2 nr. 1) at ved enhver overskridelse av tillatt bredde for kjøretøy og ved transport av gods som er over 30 cm enn eller mer enn det som er tillatt, skal føreren anmeldes. Når det gjelder lengdeoverskridelser for kjøretøy og ved transport av gods, anmeldes føreren hvis overskridelsen er 2 m eller mer enn det som er tillatt jf. nr. 3). Trafikkkontrollinstruksen har i tillegg en rekke andre marginer som skal benyttes som terskel for når et forhold skal anmeldes, for eksempel ved overskridelser av tillatt samlet mål for lastbærer i vogntog, kjøring i strid med visse skilt mv. Ved dispensasjon rapporteres det umiddelbart til dispensasjonsutsteder.

Ifølge bruksforskriften § 5–3 nr. 3 a, skal det ved måling av de største tillatte dimensjoner måles uten positiv toleranse. Ved kontrollen er det likevel gitt marginer ved selve målingen som skal kompensere for unøyaktighet ved målingen. De er således ikke en «frimargin» slik som for vektbestemmelsene. Målemarginene er forankret i trafikkkontrollinstruksen, og er satt til 10cm ved lengde-, høyde- og avstand fra første til siste aksel i vogntog, 2cm ved breddemål og 2 cm ved aksel- og minsteavstand.

Når det gjelder overtredelse av dimensjonsbestemmelsene, har ikke Statens vegvesen i dag noen hjemmel som gir adgang til å nedlegge bruksforbud på stedet dersom forholdet ikke bringes i orden. Selv om føreren er pliktig til å la vær å kjøre videre før forholdet er brakt i orden, har ikke Statens vegvesens kontrollører noe pressmiddel til å hindre ham dette. Dersom føreren velger å trosse pålegget om omlasting/avlasting skal det imidlertid i henhold til Trafikkkontrollinstruksen reageres ved å anmelde føreren. Det kan selvsagt spørres om plikten til å oppholde seg på kontrollstedet til det gis tillatelse til å kjøre videre (jf. bruksforskriften § 1–8 b) i praksis gir samme resultat som et bruksforbud, ved at kontrolløren ikke gir tillatelse til å kjøre videre dersom for langt eller bredt gods ikke leses av. Dette er imidlertid mer et spørsmål om håndhevelse enn om hva reglene rent formelt gir hjemmel til.

Vegtrafikkloven § 36 nr. 1 bokstav c inneholder en generell hjemmel for regionvegkontoret til å nedlegge bruksforbud blant annet der hvor kjøretøyet «ikke er i forsvarlig stand». Dersom et vogntog blir påtruffet med ekstrem overskridelse av tillatt lengde, bredde og/eller høyde, kan det i teorien argumenteres for et bruksforbud forankret i § 36 nr. 1 bokstav c fordi kjøretøyet ikke er i forsvarlig stand. Det skal imidlertid mye til for at et kjøretøy anses

for ikke å være i forsvarlig stand, og det vil være mange tilfeller hvor gode grunner taler for et bruksforbud, men hvor forholdet ikke er tilstrekkelig til å falle inn under vegtrafikkloven § 36 nr. 1 bokstav c.

Dersom hensynet til trafikksikkerheten krever det, har derimot politiet hjemmel til nedlegge bruksforbud dersom eieren eller noen som stadig bruker kjøretøyet med hans samtykke, har brukt kjøretøyet på veg der kjøretøyet ikke må kjøre etter gitte bestemmelser om blant annet lengde, bredde og høyde jf. § 36 nr. 2 bokstav b). En forutsetning for at politiet skal kunne nedlegge et slik forbud er imidlertid at politiet faktisk er til stede på kontrollen.

4 Rettstilstanden i andre land

4.1 Danmark

I dansk rett er det dimensjonsbekendtgørelsen (bekendtgørelse: tilsvarende som norsk forskrift) som angir de nærmere bestemmelsene om tillatt aksellast og totalvekt for kjøretøy, inkludert sanksjoneringen av overtredelser. Dimensjonsbekendtgørelsen er gitt med hjemmel i Færdselsloven § 85 og sanksjonene er gitt med hjemmel i blant annet lovens § 118. Overtredelse av bestemmelsene om tillatte vekter og dimensjoner sanksjoneres med straff i form av bøter.

Generelt gjelder at straffansvar kan gjøres gjeldende både overfor fører av kjøretøyet og den virksomheten eller det selskapet som har ansvaret for transportoppdraget. Dansk rett har også hjemmel til å pålegge eieren av kjøretøyet objektivt ansvar for førerens overtredelser.

Når det gjelder gjennomføring av det nye endringsdirektivet, vil dette i Danmark skje gjennom endring av dimensjonsbekendtgørelsen og ikke loven. Danske myndigheter har opplyst Vegdirektoratet om at den nærmere utformingen av avsenderansvaret fortsatt er under utarbeidelse.

Siden det i Danmark er politiet som har ansvaret for utekontrollen, og overtredelse av bestemmelser om vekter og dimensjoner er belagt med bøtestraff, vil i utgangspunktet de danske bestemmelsene om strafferettslig medvirkning være tilstrekkelige til å oppfylle kravene fra direktivet om å ha regler om muligheten til å ansvarliggjøre avsender. Dette fordi medvirkeransvaret i dansk rett også omfatter overtredelse av straffebud i særlovgivningen.

De beføyelser og den jurisdiksjon som Danmark har overfor eventuell utenlandsk avsender (avsender fra et annet EU-land) reguleres av den danske straffelovs regler om jurisdiksjon i § 6–9.

Det som kort kan sies om disse reglene er at rettsforfølgelse i Danmark overfor handlinger foretatt i utlandet, bare vil komme på tale dersom handlingene er overtredelse av dansk lovgivning som har ekstraterritoriell gyldighet.

I tilknytning til avsenderansvaret er det en regel i dansk straffelov som angår tilfeller hvor et ulovlig forhold etableres i et annet land (utsending av overlastet container), opprettholdes i Danmark, mens gjerningsmannen (avsenderen) befinner seg i et annet land. I disse tilfellene

vil det ulovlige forhold i sin helhet anses som begått i Danmark, således at gjerningspersonen (avsenderen) i et annet land kan straffeforfølges for hele forholdet. Dette forutsetter at det er snakk om overtredelse av bestemmelser med ekstraterritoriell gyldighet.

4.2 Sverige

Den svenske hjemmelen for gebyr ved overlasting finnes i Trafikforordningen kapittel 14 § 11. Bestemmelsen sier blant annet at eier kan ilegges bøter ved overtredelse av bestemmelser om totalvekt og aksellast. Den sier også at ansvaret kan pålegges den som leier kjøretøyet og som har myndighet til å bestemme hvem som skal være føreren.

Når det gjelder dimensjonsbestemmelser, har Sverige en bestemmelse i Trafikforordningen kapittel 14 § 3 bokstav c om illeggelse av bøter der hvor føreren av et kjøretøy forsettlig eller uaktsomt overtrer blant annet bestemmelsene i kapittel 4 §§ 15 og 17 som gjelder bredde og lengde.

Svenske myndigheter har opplyst Vegdirektoratet om at det må antas at innføring av avsenderansvaret vil kreve endring av Trafikforordningen siden også svenske bestemmelser om ansvar for overtredelse av vektbestemmelsene påligger eieren av kjøretøyet.

4.3 Finland

De generelle bestemmelsene om overtredelser av vegtrafikkens regler i Finland, fremgår i Vägtrafiklag 267/1981. Av lovens § 87 første ledd fremgår at kjøretøy ikke må lastes slik at lasten kan medføre fare for personer, skade eiendom, falle over i vegbanen mv.

Overtredelser av lastbestemmelser reguleres i Lag om överlastavgift. Av § 2 fremgår at det i utgangspunktet er eieren av kjøretøyet som er ansvarlig for betaling av overlastgebyr. Bestemmelsen har imidlertid en regel om at transportoppdragsgiveren er ansvarlig for gebyret dersom det viser seg at uriktige opplysninger om lastens vekt eller volum har ført til overtredelsen.

Finske myndigheter opplyser Vegdirektoratet om at vegtransporten reguleres gjennom vegtransportkontraktsloven og CMR-avtaler. I disse avtalene er det relativt detaljert beskrevet hvilket ansvar som skal legges til grunn for de ulike kontrahentene under transporten av godset. Det vil også være beskrevet hvordan ansvaret er fordelt mellom de ulike kontrahentene. Særskilt referanse til direktivet har ikke blitt utarbeidet i Finland, men direktivet trer i kraft ved endring av de ovenfor nevnte lovene.

5 Nærmere om forslaget

5.1 Behovet for lovendring

5.1.1 Pliktene som følger av direktiv 2015/719/EU

Behovet for endring av vegtrafikkloven kommer først og fremst fordi vi er forpliktet til å gjennomføre i norsk rett de bestemmelsene som kommer med endringsdirektiv 2015/719/EU.

I henhold til endringsdirektivets artikkel 1 punkt 8) innsettes det en del nye artikler til vektor- og dimensjonsdirektivet 96/53/EF. Ny artikkel 10 e sier blant annet at medlemsstatene skal fastsette regler om sanksjoner for overtredelse av direktivet og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene gjennomføres. Ny artikkel 10 f lyder (norsk uoffisiell oversettelse):

«Artikkel 10f

1. Ved transport av containere og vekselflak, skal medlemsstatene fastsette regler med krav om at

a) avsenderen skal utstede et dokument som angir en containers eller et vekselflaks vekt til den transportør som transporterer containeren eller vekselflaket, og

b) transportøren skal gi tilgang til all relevant dokumentasjon fra avsenderen.

2. Medlemsstatene skal fastsette regler om ansvar for både avsenderen og transportøren, alt etter hva som er relevant, i de tilfeller der opplysningene nevnt i nr. 1 mangler eller er feilaktige, og kjøretøyet eller kjøretøykombinasjonen er overbelastet.»

Fordi vektor- og dimensjonsdirektivet ikke har hatt tilhørende bestemmelser om håndheving, har det gjennom direktivets levetid blant medlemslandene utviklet seg parallelle og til dels svært ulike måter å kontrollere etterlevelsen av bestemmelsene. På grunn av en lite harmonisert håndheving mener man også at overtredelser av vektbestemmelsene har økt. Dette har igjen hatt negativ effekt på konkurransen, infrastrukturen og trafiksikkerheten.

Videre mener man at det har utviklet seg en tendens til at feil folk blir ilagt gebyr. Sjåførene har som regel ingen mulighet til å påvirke vekten på containeren, og eieren av kjøretøyet har ofte ikke noe med selve transporten å gjøre. I tråd med synspunktet anlagt i forarbeidende til gjeldende § 36 a³, er det i dag oftest nettopp avsenderen som har reell påvirkningsmulighet på vekten, og dermed også mulighet til å motvirke overlast. Dette perspektivet ble også lagt til grunn ved vedtakelsen av endringsdirektivet med og bestemmelsen som plikter medlemsstatene å gjøre det mulig til å ansvarliggjøre avsenderen av containere for overlast.

Gjennomføringen av direktivets nye artikkel 10 f medfører at dagens vegtrafikklov § 36 a om gebyr for overlasting må endres, da den kun angir at det er eieren av kjøretøyet som kan

³ Ot.prp.nr.80 (1969–1970) s. 9

gjøres ansvarlig for betaling av gebyr. For at norsk rett skal være i tråd med EØS-retten, kreves det lovendring.

Behovet for å inkludere dimensjonsbestemmelsene i gebyrhjemmelen

Forpliktelsene fra endringsdirektivet til å endre norsk rett gjelder bare overtredelse av bestemmelser om vekt. Ny artikkel 10 e forplikter likevel medlemsstatene til å fastsette regler om effektive, ikke-diskriminerende, proporsjonale og preventive sanksjoner for overtredelse av vekt- og dimensjonsdirektivet *som sådan*, altså ikke bare vektbestemmelsene. Dette gjenspeiles også i direktivets fortale punkt (14). Medlemsstatene står imidlertid relativt fritt i den nærmere reguleringen av disse sanksjonene.

I lys av dette, og på bakgrunn av at Vegdirektoratets erfaring er at det er behov for mer effektiv håndheving av bestemmelsene om dimensjoner, foreslås at § 36 a endres slik at også overtredelser av bestemmelser om tillatte *dimensjoner* kan gebyrlegges.

Som redegjort for i punkt 3.3 har ikke statens vegvesen i dag hjemmel til å ilegge gebyr ved overtredelse av dimensjonsbestemmelsene. Alternativet kontrollørene står overfor er skriftlig pålegg om å bringe forholdet i orden der hvor overtredelsen er liten, og anmeldelse ved større overskridelser eller dersom pålegg om omlasting/avlasting ikke etterkommes. Kontrollørene kan i praksis ikke nedlegge bruksforbud for brudd på dimensjonsbestemmelsene, og tilbakeholdsretten etter § 36 b gjelder bare dersom pålegg om omlasting/avlasting ikke etterkommes og det inngis anmeldelse.

Det er Vegdirektoratets vurdering at overtredelser av dimensjonsbestemmelsene bør sanksjoneres administrativt fremfor strafferettslig. Dette vil blant annet sikre mer effektiv håndheving av dimensjonsbestemmelsene samt medføre mer fornuftig disponering av ressurser.

5.1.2 Muligheten til å ansvarliggjøre transportør i gebyrplikten

I høringen som presenteres her, foreslår Vegdirektoratet at også transportør inkluderes i gruppen aktører som kan gjøres ansvarlig for gebyret. Transportbedriften har ofte en slik nærhet til transportoppdraget, at det vil være naturlig å gjøre det mulig å ansvarliggjøre også dem ved et brudd.

Som det fremgår av historikken rundt vedtakelsen av gebyrbestemmelsen var det tidligere mest naturlig at eieren ble ilagt gebyr for overtredelse fordi eieren hadde oversikt over sjåførene, oppdragene og vilkårene for dem. I dag er det mer vanlig med leasing av kjøretøy, og leasingselskapet vil ikke nødvendigvis ha en økonomisk interesse i å bryte bestemmelsene. I disse tilfellene er det heller transportvirksomheten som har økonomisk interesse i å bryte bestemmelsene ved at man kan transportere mer last, enten ved å overlaste kjøretøyet, eller ved å ha for lange eller brede kjøretøy med plass til mer last.

Kjøring med overlaster eller for lang eller brede kjøretøyer med plass til mer last medfører en slik vridning av konkurranseforholdene at det etter Vegdirektoratets vurdering bør sanksjoneres mot den som har økonomisk interesse i lasten. Der hvor eier og transportør er forskjellige objekter, bør det kunne sanksjoneres mot transportøren. Dette vil etter

Vegdirektoratets vurdering medføre mer effektiv håndhevelse og bedre etterlevelse av regelverket.

Vegdirektoratet understreker at den nærmere utformingen av dette ansvaret vil bli regulert i forskrift.

5.2 Forslag til endring av § 36 a

5.2.1 Forslag til ordlyd

Det foreslås at § 36 a gis følgende ordlyd:

§ 36 a – Gebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner

Departementet kan bestemme at den som vesentlig overtrer eller medvirker til å overtre bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner, kan ilegges gebyr beregnet i forhold til overtredelsens størrelse etter nærmere regler fastsatt av departementet. Departementet gir ved forskrift nærmere bestemmelser om ansvar for avsender, bileier eller transportør for betaling av gebyret. For gjentakstilfelle kan gis regler om forhøyet gebyr.

Når kjøretøy påtreffes hvor det konstateres brudd på bestemmelser som medfører gebyrplikt etter første ledd, kan politiet eller regionvegkontoret ta kjøretøyet i forvaring for eierens regning og risiko eller forby bruk av det inntil gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt. Forvaring og bruksforbud kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. § 31 a fjerde ledd gjelder tilsvarende for gebyr for overtredelse av tillatte vekter og dimensjoner.

Er en tilhenger brukt til overtredelse av bestemmelser som nevnt i første ledd, er bileier, transportør eller avsender ansvarlig for gebyret etter samme regler som i første ledd, selv om han ikke er eier av tilhengeren. Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg også hos eieren av trekkvognen jf. § 38 annet ledd. Bestemmelsene i annet ledds første punktum kan også gjøres gjeldene for trekkvognen, og den hefter til sikkerhet etter bestemmelsene i § 38 første ledd.

Departementet kan ved forskrift gi nærmere regler om gjennomføringen av bestemmelsene i denne paragraf, herunder om

- a) veiingen og målingen
- b) plikt til å kjøre til anvist kontrollsted,
- c) ilegging og inndrivning av gebyr,
- d) betalings- og klagefrist,
- e) klagebehandlingen,
- f) adgang til ettergivelse av gebyr i særlige tilfelle og
- g) inndragning av kjennemerker og dokumenter i tilfelle som nevnt i annet ledd.

Ordlyden i tittelen og bestemmelsen for øvrig, foreslås endres slik at gebyrhjemmelen får anvendelse på overtredelse av regler om «vekter og dimensjoner».

I første ledd justeres ordlyden slik at det ikke bare er eieren som kan gjøres ansvarlig for gebyret. Angivelse av hvem som kan gjøres ansvarlig foreslås heller tatt inn i en egen setning, hvor avsender og transportør inkluderes i gruppen av mulige ansvarlige.

I annet ledd foreslås det videreført at eieren av kjøretøyet er økonomisk ansvarlig for omkostninger knyttet til tilbakehold av kjøretøy. Selv om det åpnes for å gjøre avsenderen og transportør ansvarlig for overlastgebyret, vil det fortsatt være behov for tvangsmidler knyttet til innkreving av gebyret. Vegdirektoratet anser det mest naturlig at man kan forholde seg til registrert eier av kjøretøyet når tilbakeholdsretten skal benyttes.

I tredje ledd videreføres prinsippet om at eierskap til tilhenger ikke er en betingelse for at man kan gjøres ansvarlig for betaling av gebyret. Endringen av bestemmelsen er rent språklig som følge av at vi inkluderer transportør og avsender i gruppen av aktører som kan gjøres økonomisk ansvarlige for gebyret.

I bestemmelsens fjerde og siste ledd foreslås en omstrukturering av den generelle forskriftshjemmelen. I tillegg foreslås ordlydsendring av bokstav a slik at den inkluderer «måling», mens bokstav b) endres fra «veiested» til «kontrollsted».

5.2.2 Avsenderansvaret – endringsdirektiv 2015/719/EU

Som følge av gjennomføringen av endringsdirektivet som innfører avsenderansvaret for overlasting, er det nødvendig å endre ordlyden i første ledd. Vegdirektoratets forslag går ut på å bytte ut «eier» med «den som overtrer eller medvirker til å overtre» bestemmelsene om vekter og dimensjoner.

Den nærmere utforming av dette avsenderansvaret vil måtte reguleres ved forskrift, hvor det blant annet må defineres hvem som skal anses for å være avsender ved den konkrete transporten. Vegdirektoratet antar at definisjonen i direktivets artikkel 1 nr. 2 bokstav a fjerde strekpunkt vil utgjøre utgangspunktet for reguleringen i forskrift. Bestemmelsen definerer «avsender» som (norsk uoffisiell oversettelse):

«et rettssubjekt eller en fysisk person hvis navn er angitt på konnossementet eller et tilsvarende transportdokument, f.eks. et gjennomgangskonnossement, som avsender og/eller i hvis navn eller på hvis vegne det er inngått en transportavtale med transportvirksomheten.»

Det følger av denne definisjonen at for at man skal kunne regnes som avsender i direktivets forstand, med de plikter det medfører, må navnet på avsenderen være angitt på transportdokumentet.

Direktivet er taus hva gjelder for hvilke typer containere eller vekselflak avsenderansvaret skal kunne gjøres gjeldende. Vegdirektoratet bemerker at dette vil måtte reguleres nærmere i forskrift. Av håndhevingshensyn antas at en mulig løsning kan være at avsenderansvaret begrenses til å gjelde komplett last, eventuelt i plomberte lastbærere.

Årsaken til at forslag til ordlyd inkluderer «medvirkning til overtredelse» er for å tydeliggjøre at man ikke må foreta den aktuelle overtredende handlingen, kjøringen med overlast for å kunne ilegges gebyr. Selv om bruksforskriften § 5-1 med ordlyden «må ikke brukes eller tillates brukt» ikke utelukker medvirkning, anser Vegdirektoratet det mer klargjørende at medvirkeransvaret står i gebyrhjemmelen.

5.2.3 Transportøransvaret

Vegdirektoratet har i forslag til ordlyd inkludert transportør i gruppen av aktører som kan gjøres ansvarlige for betaling av gebyret. Med dette ønsker vi å åpne muligheten for at også transportvirksomheten kan stilles ansvarlig for overtredelse av vekt- og dimensjonsbestemmelsene.

Det nevnte avsenderansvaret som følger av ny artikkel 10 f hviler på den tankegang at man vil flytte ansvaret for denne typen overlast over fra sjåføren, eller den som ellers ansvarliggjøres etter de enkelte lands rett, til den som har oppgitt feil opplysninger eller ikke oppgitt opplysninger om hvor tung lasten er. Dette ut fra den betraktning at det er avsenderen som i disse tilfeller er skyld i overlasten. Dette perspektivet har gyldighet også for en ordning om muligheten til å ansvarliggjøre transportøren der hvor denne ikke også eier kjøretøyet.

Som vist til i punkt 5.1.3 har transportvirksomheten ofte en slik nærhet til og økonomisk interesse i transportoppdraget som gjør at de i mange tilfeller vil ha reell påvirkningsmulighet, særlig på lastingen. Det er derfor Vegdirektoratets vurdering at denne aktøren ikke bør utelukkes fra å kunne gjøres ansvarlig for overtredelse av vekt- og dimensjonsbestemmelsene. Det vil ved forskrift bli nærmere regulert hvordan dette ansvaret skal utformes.

For øvrig utelukker heller ikke endringsdirektivets fortale punkt (12) og (14) sammenholdt med ny artikkel 10 e at transportbedriften kan gjøres ansvarlig for kjøring som bryter med bestemmelsene om vekter og dimensjoner.

5.2.4 Utvidelse av det saklige virkeområdet – gebyr for brudd på dimensjonsbestemmelsene

5.2.4.1 Innledning

Som nevnt i punkt 3 flg. gjelder gebyrbestemmelsen i § 36 a bare overtredelser av vektbestemmelsene. Dersom et kjøretøy bryter med kravene til lengde, bredde og høyde i dag, gis det i henhold til trafikkkontrollinstruksen skriftlig pålegg om utbedring av forholdet, og/eller forholdet anmeldes med hjemmel i den generelle straffebestemmelsen i vegtrafikkloven § 31.

For å sikre effektiv håndheving av dimensjonsbestemmelsene, er det Vegdirektoratets vurdering at det bør innføres hjemmel til å ilegge sanksjon overfor overtredelser av dimensjonsbestemmelsene i form av gebyr. En overføring av sanksjonsmyndigheten fra straffesaksapparatet til forvaltningsapparatet vil etter Vegdirektoratets vurdering være en hensiktsmessig håndhevingsoverføring som letter straffesaksapparatet og samtidig spisser kompetansen hos kontrollmyndigheten.

5.2.4.2 Nærmere begrunnelse for forslaget

Til støtte for Vegdirektoratets forslag om å inkludere dimensjonsbestemmelser i gebyrhjemmelen, vil vi vise til Sanksjonsutvalgets utredning NOU 2003:15 *Fra bot til bedring*

Et mer nyansert og effektivt sanksjonssystem med mindre bruk av straff og Justis- og beredskapsdepartementets nylig avlagte proposisjon Prop.62 L (2015–2016) *Endringer i forvaltningsloven mv. (administrative sanksjoner mv.)*. Begge indikerer at en del sanksjoner som i dag gis i form av straff, bør kunne overføres til det administrative sanksjonsapparatet.

Vegdirektoratet viser særlig til proposisjonens anbefalinger hva gjelder prinsipper for valg av straff eller administrativ sanksjon som reaksjonsform ved overtredelser av offentligrettslig regulering.⁴

Straff regnes prinsipielt som samfunnets strengeste reaksjonsform mot lovbrudd, og jevnt over som det mest inngripende tiltaket. Av den grunn bør de interessene som skal beskyttes være av en slik samfunnsmessig betydning at straff som reaksjon kan forsvares.

Å kjøre med vogntog som er lengre, bredere eller høyere enn det som er tillatt har først og fremst en økonomisk fordel som har innvirkning på konkurransen. Det trafikkfarlige elementet vil som utgangspunkt variere avhengig av overtredelsens størrelse og hva slags veg kjøringen foregår på. På en rett, fin riksveg vil ulovlig kjøring utelukkende ha en konkurransemessig virkning. På en smal, svingede veg, vil imidlertid et for lang vogntog fort kunne anses trafikkmessig uforsvarlig.

Noen av begrensningene på tillatte dimensjoner er angitt ved skilt. I henhold til trafikkkontrollinstruksen er tersklene for når det skal reageres med anmeldelse lavere når det gjelder på brudd på skiltbestemmelser enn bestemmelser som fremgår av alminnelige regler i bruksforskriften eller vegliste. Dette fordi at når forholdene på det aktuelle sted er vurdert såpass kritiske at man har satt opp et skilt med strengere begrensninger på tillatte dimensjoner, vil brudd med disse skiltene fortære anses trafikkfarlige og dermed berettige anmeldelse.

Vegdirektoratets vurdering er likevel at disse elementene tilstrekkelig kan ivaretas gjennom den nærmere reguleringen i forskrift, og at det er mest naturlig at overskridelse av dimensjonsbestemmelsene som utgangspunkt ilegges økonomisk ved en administrativ reaksjon i form av gebyr fremfor straff i form av bot.

Et annet poeng ved valg av reaksjonsform er håndhevingshensynet. Enten det er snakk om strafferettslig eller administrativ reaksjon, er det for å oppnå tilstrekkelig regeletterlevelse, et poeng at trusselen om reaksjon håndheves i det enkelte tilfellet. Når det gjelder bestemmelsene om dimensjoner (for eksempel tillatt lengde), er det forholdsvis uproblematisk å avdekke og forfølge overtredelser fordi det er enkelt å bevise at reglene er overtrådt. Henleggelsesprosenten for saker om overtredelse av dimensjonsbestemmelser er derfor relativt lav. Et element i håndhevingshensynet er likevel at man må vurdere om det er en hensiktsmessig bruk av ressurser at slike overtredelser følger straffesporet. Vegdirektoratets vurdering er at det vil redusere belastningen på straffesaksapparatet at overtredelse av dimensjonsbestemmelsene som utgangspunkt ilegges administrativt.

Et grunnleggende element ved sanksjon for overtredelser er at reaksjonen skal ha preventiv virkning. Risikoen for administrativ sanksjon kan etter forholdene ha større preventiv

⁴ Prop. L 62 (2015–2016) punkt 7.4.3.2 flg.

virkning enn straffeforfølgning.⁵ Vegdirektoratets erfaring er at førere ikke i tilstrekkelig grad tar innover seg at de risikerer anmeldelse, dersom pålegg om omlasting/avlastning ikke etterkommes. Med andre ord kan gode grunner tale for at dagens håndheving av dimensjonsbestemmelsene ikke i tilstrekkelig grad har en ønskelig preventiv virkning. Selv om strafferettslig forfølgning regulært anses som mest stigmatiserende (og derfor etter noens mening har mer preventiv effekt), vil intensjonen med å bryte med bestemmelsene om vektorer og dimensjoner normalt basere seg på målet om økonomisk gevinst. En økonomisk sanksjon, som blir ilagt på stedet, har en umiddelbarhet ved seg som etter Vegdirektoratets vurdering vil kunne ha en mer oppdragende effekt enn en anmeldelse som senere resulterer i bot.

En grunnleggende forutsetning for utformingen av administrative sanksjoner er at det er rettssikkerhetsmessig forsvarlig. Relevant ved denne vurderingen, foruten de rettssikkerhetsgarantiene man har gjennom klagesystemet, kommer blant annet hvorvidt sakstypen reiser vanskelige rettslige eller bevismessige spørsmål.

Den nevnte Prop.62 L (2015–2016) innfører en egen bestemmelse i forvaltningsloven om domstolsprøving av vedtak om administrative sanksjoner. Bestemmelsen innebærer en utvidelse av domstolens prøvingsrett ved forvaltningsvedtak enn det som følger av tradisjonell norsk rett, og innebærer at domstolen skal prøve alle sider av vedtak om administrative sanksjoner, inkludert forvaltningens skjønsmessige vurderinger, og skal bidra til å sikre rettssikkerheten.⁶ Vegdirektoratet vil likevel peke på at en eventuell avgjørelse om å ilegge gebyr for overtredelse av dimensjonsbestemmelser ikke vil være av utpreget skjønsmessig karakter. Som indikert over er det relativt enkelt å avdekke brudd med dimensjonsbestemmelsene, og det er også enkelte å bevise, for eksempel med bildebevis. Vegdirektoratet vurderer derfor at de rettssikkerhetsmessige betenkelighetene med å henføre en sanksjon fra straffesporet til forvaltningssporet, uansett ikke gjør seg sterkt gjeldende på dette området.

Vegdirektoratet har også vurdert om en avkriminalisering av dimensjonsbestemmelsene kan gi et uheldig signal i retning av at samfunnet vurderer disse lovbruddene som mindre alvorlige. I den forbindelse vil vi vise til at å inkludere dimensjonsbestemmelsene i gebyrhjemmelen ikke automatisk vil stenge døren for straffeforfølgning ved *alvorlig* overtredelse av bestemmelsene. Vegdirektoratet forutsetter at overtredelse av dimensjonsbestemmelser fortsatt kan straffeforfølges, men at dette er forbeholdt kvalifisert overtredelse som i et trafikksikkerhetsperspektiv bør belegges med straff. Der hvor dimensjonsbestemmelse er overskredet på en slik måte at det anses trafikksikkerhetsmessig uforsvarlig, antar Vegdirektoratet at straff fortsatt bør benyttes.

5.2.4.3 Særlig om fravær av skyld

Gebyr etter vegtrafikkloven § 36 a er en betalingsforpliktelse, en reaksjon som retter seg mot begåtte overtredelser av bestemmelser om vektorer og dimensjoner. Gebyret skal på den ene siden fungere som kompensasjon for unndragelse av avgift til staten og kostnader

⁵ Prop.62 L (2015–2016) punkt 7.4.2

⁶ Forslagene som ble presentert i proposisjonen ble vedtatt ved Lovvedtak 64 (2015–2016) sanksjonert 27. mai 2016

knyttet til utbedringer av veg som er blitt ødelagt av overlastkjøring. På den andre siden skal nivået på gebyret (som per nå er foreslått indeksregulert til 2015-nivå ved overlast) være av en slik størrelse at det skal virke avskrekkende å bryte med reglene.

Når vi nå foreslår inkludert dimensjonsbestemmelsene i gebyrhjemmelen, bli det spørsmål om fravær av skyld kan forsvares.

Slik vegtrafikkloven § 36 a er formulert nå, kreves det «vesentlig overtredelse» av bestemmelsene. Dette foreslås videreført. Hva gjelder overlast fungerer frimarginene som terskel for når en overtredelse er «vesentlig». Et lignende system forutsettes etablert for dimensjonsbestemmelsene. Vegdirektoratet antar at vesentlighetskravet avhjelper fraværet av skyld som betingelse for overtredelse. Et relevant aspekt ved at dette kan forsvares er at gebyrhjemmelen kun får anvendelse på kjøretøyer med tillatt totalvekt over 3 500 kg. Dette er kjøretøy som normalt opererer som ledd i næringsvirksomhet, og motforestillinger mot fravær av skyldkrav gjør seg ikke like sterkt gjeldende som dersom det hadde vært snakk om privatpersoner som ikke handler som ledd i næringsvirksomhet.⁷

5.2.5 Andre endringer mv.

Vegdirektoratet foreslår videreført ordlyden i § 36 a annet ledd om at det er eier som skal stå økonomisk ansvarlig for utgifter forbundet med gjennomføring og iverksetting av tilbakeholdsretten. Vi foreslår heller ingen materielle endringer i § 36 a tredje ledd som sier at eierskap ikke er en betingelse for ansvar for gebyret. Vi foreslår likevel en språklig endring i bestemmelsen som følge av at transportør og avsender inkluderes i gruppen av ansvarlige for gebyret.

Videre har Vegdirektoratet under lovarbeidet sett at det er nødvendig med endring av språk og begrepsbruk, samt disponeringen av bestemmelsen.

Vi foreslår at forskriftsmyndigheten tillegges departementet fremfor kongen. I dag gis forskrift om gebyrsatser ved kongelig resolusjon, mens overlastforskriften vedtas av departementet. Vegdirektoratet anser det mest hensiktsmessig at de to forskriftene vedtas av Samferdselsdepartementet.

Videre foreslår vi en omstrukturering av «sekkebestemmelsen» i § 36 a fjerde ledd. Vi anser det mest pedagogisk og moderne å oppstille en punktliste i forskriftshjemmelen, slik at det på den måten er enklere å vise til hvilket tema i forskriftshjemmelen som er aktuelt når det vedtas nye forskrifter.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

6.1 Innledning

Forslaget om å endre vegtrafikkloven § 36 a vil ikke i seg selv medføre økonomiske eller administrative konsekvenser. Det er først når lov og forskrift blir satt i kraft at aktørene som

⁷ Prop L 62 (2015–2016) punkt 11.6 og NOU 2003:15 Fra bot til bedring punkt 12.3.2

er omfattet av reglene vil bli berørt. Vegdirektoratet understreker at det i forbindelse utarbeidelse av tilhørende forskrifter vil bli grundigere beregnet hvilke økonomiske og administrative konsekvenser endringene vil få.

6.2 Konsekvenser for private aktører

Fra 1. februar 2015 til 31. desember 2015 ble det kontrollert dimensjoner på 38 736 kjøretøy. 1381 av disse kjøretøyene hadde mangler. 945 av disse fikk pålegg om å utbedre forholdet før videre kjøring, mens 40 ble anmeldt. Tallene viser at i underkant av 3 % av kjøretøyene som får påvist brudd med dimensjonsbestemmelsene blir ilagt en reaksjon i form av betalingsforpliktelse (forelegg/bot). Vegdirektoratet antar at denne andelen vil bli større dersom det innføres gebyr for overskridelse av dimensjonsbestemmelsene, likevel slik at det kan etableres et system med gebyrsatser over samme lest som gebyrsatsforskriften ved å fastsette gebyrbeløp basert på overtredelsens størrelse.

Det må derfor antas at hvis/når dimensjonsbestemmelser også kan gebyrlegges, vil dette kunne medføre økte utgifter for aktører som bryter med bestemmelsene når forskrifter med den nærmere reguleringen av gebyrleggingen blir vedtatt. Dette hviler på antakelsen om at flere av de kjøretøyene som i dag bare får skriftlig pålegg om å utbedre manglene, vil kunne bli ilagt gebyr.

En ordning med at også avsender og transportør kan gjøres ansvarlig for gebyr ved overlastning medfører at også disse aktørene må påregne å bli stilt økonomisk ansvarlig for gebyr. Vegdirektoratet mener imidlertid at dette vil være en mer rettferdig håndheving av overlastning, noe som antas å ville ha en positiv effekt på trafikksikkerheten, konkurransen og slitasjen på vegnettet. At det er flere aktører som kan stilles til ansvar vil medføre en pulverisering av ansvaret til fordel for kjøretøyeiere som ikke nødvendigvis vil måtte stå økonomisk til ansvar for overlasten.

6.3 Konsekvenser for det offentlige

De administrative konsekvensene for offentlige myndigheter vil først og fremst være knyttet til arbeid med informasjon i forbindelse med gebyrordningen innføres, opplæring av kontrollører og oppdatering av gjeldende Trafikkkontrollinstruks og VaDIS. Fordi Statens vegvesen allerede kontrollerer dimensjonsbestemmelsene, vil ikke arbeidet vil ikke i vesentlig grad øke etter en innkjøringsperiode, men arbeidet vil bestå i å ilegge gebyr fremfor å anmelde eller gi pålegg om utbedring av forholdet. Slik sett kan det tenkes at gebyrordningen vil medføre spart tid ved at Statens vegvesen slipper å skrive anmeldelser og følge opp disse sakene. Ved at straffesaksapparatet lettes må det antas at gebyrordningen også vil medføre spart tid for politiet.

Hva gjelder økte kostnader for offentlig myndigheter vil dette knytte seg til blant annet opplæring av kontrollører, noe som trolig vil være en engangskostnad. Kontrollen av dimensjonsbestemmelsene foretas i dag i sammenheng med ordinær kontroll av tunge kjøretøy, og derfor vil oppgaven kunne gjøres uten betydelig endring i eksisterende rutiner. Kontrollmyndighetene tilpasser selv omfanget av kontrollene etter behov og prioritering av

tilgjengelige ressurser. Kostnader ved innføring av gebyrordningen vil i hovedsak være dekket av eksisterende ordning med gebyr for overlast.

At flere av kjøretøyene som i dag ilegges skriftlig pålegg om utbedring av forholdet vil bli ilagt et gebyr vil kunne medføre økte inntekter til statskassen. Som nevnt antas det imidlertid at det vil bli utarbeidet en ordning med satser basert på størrelsen på overtredelsen. Slik sett kan ikke inntjeningspotensialet knyttes direkte til størrelsen på bøtene som gis i dag ved anmeldelse. Størrelsen på gebyret vil bli nærmere vurdert i forskriften.

DEPARTEMENT:

postmottak@asd.dep.no
postmottak@bld.dep.no
postmottak@fin.dep.no
postmottak@fd.dep.no
postmottak@hod.dep.no
postmottak@jd.dep.no
postmottak@kld.dep.no
postmottak@kmd.dep.no
postmottak@kud.dep.no
postmottak@kd.dep.no
postmottak@lmd.dep.no
postmottak@nfd.dep.no
postmottak@oed.dep.no
postmottak@sd.dep.no
post@mfa.dep.no

Arbeids- og sosialdepartementet
 Barne- og likestillingsdepartementet
 Finansdepartementet
 Forsvarsdepartementet
 Helse- og omsorgsdepartementet
 Justis- og beredskapsdepartementet
 Klima- og miljødepartementet
 Kommunal- og moderniseringsdepartementet
 Kulturdepartementet
 Kunnskapsdepartementet
 Landbruks- og matdepartementet
 Nærings- og fiskeridepartementet
 Olje- og energidepartementet
 Samferdselsdepartementet
 Utenriksdepartementet

Postboks 8019 Dep 0030 OSLO
 Postboks 8036 0030 OSLO
 Postboks 8008 Dep 0030 OSLO
 Postboks 8126 Dep 0032 OSLO
 Postboks 8011 Dep 0030 OSLO
 Postboks 8005 Dep 0030 OSLO
 Postboks 8013 Dep 0030 OSLO
 Postboks 8112 Dep 0032 OSLO
 Postboks 8030 Dep 0030 OSLO
 Postboks 8119 Dep 0032 OSLO
 Postboks 8007 Dep 0030 OSLO
 Postboks 8090 Dep 0032 OSLO
 Postboks 8148 Dep 0033 OSLO
 Postboks 8010 Dep 0030 OSLO
 Postboks 8114 Dep 0032 OSLO

DIREKTORAT:

postmottak@difi.no
post@arbeidstilsynet.no
postmottak@dsb.no
postmottak@helsedir.no
postmottak@klif.no
post@kystverket.no
politidirektoratet@politiet.no
post@toll.no
udi@udi.no
post@utdanningsdirektoratet.no

Difi - Direktoratet for forvaltning og IKT
 Direktoratet for Arbeidstilsynet
 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
 Helsedirektoratet
 Klima- og forurensningsdirektoratet
 Kystverket
 Politidirektoratet
 Tolldirektoratet
 UDI - Utlendingsdirektoratet
 Utdanningsdirektoratet

Postboks 8115 Dep 0032 OSLO
 Postboks 4720 Sluppen 7468 TRONDHEIM
 Postboks 2014 3103 TØNSBERG
 Postboks 7000 St Olavs plass 0130 OSLO
 Postboks 8100 Dep 0032 OSLO
 Postboks 1502 6025 ÅLESUND
 Postboks 8051 Dep 0031 OSLO
 Postboks 8122 Dep 0032 OSLO
 Postboks 8108 Dep 0032 OSLO
 Postboks 9359 Grønland 0135 OSLO

UTENLANDSKE:

jm@jm.dk
kirjaamo@lv.m.fi
motor@otw.se
naringsdepartementet.registrator@stro.se
info@stro.se
vd@vd.dk
trm@trm.dk
info@trafikstyrelsen.dk
trafikverket@trafikverket.se
kirjaamo@tem.fi
arbetsmiljoverket@av.se
at@at.dk
vinnueftirlit@ver.is
db@db-dk.dk
kirjaamo@trafi.fi

Justitsministeriet Danmark
 Kommunikationsministeriet
 Motormännens Riksförbund
 Näringsdepartementet
 STRO
 Vejdirektoratet Danmark
 Transportministeriet Danmark
 Trafik- og Byggestyrelsen
 Vägverket Sverige
 Arbets- och näringsministeriet
 Arbetsmiljöverket
 Arbejdstilsynet
 Vinnueftirlit Ríkisins
 Danske Busvognmænd
 Trafi Trafiksikkerhet Finland

Slotsholmsgade 10 1216 KØBENHAVN DANMARK
 Trafikpolitiska avdelingen Postboks 31 00023 STATSRÅDET
 Box 49163 100 29 STOCKHOLM SVERIGE
 Enheten för Transportpolitik Jakobsgratan 26 S-103 33 STOCKHOLM
 Långskeppsgatan 7 SE-168 53 BROMMA SVERIGE
 Niels Juels Gade 13 Postboks 9018 DK-1022 KØBENHAVN K
 Frederiksholms Kanal 27 F DK-1220 KØBENHA' DANMARK
 Edvard Thomsens Vej 14 DK-2300 KØBENHA' DANMARK
 Fordonsavdelningen S-781 87 BORLÅNGE SVERIGE
 Avd för arbetsliv og marknadsfr PB 32 00023 STATSRÅDET
 11279 STOCKHOLM SVERIGE
 Postboks 1228 0900 KØBENAVN C DNMARK
 Bildshöftg 16 REYKJAVIK ISLAND
 Sundskrogsgade 13 2100 KØBENHAVN Ø DANMARK

FYLKESMENN:

fmaapost@fylkesmannen.no Fylkesmannen i Aust-Agder og Vest-Agder
postmottak@fmbu.no Fylkesmannen i Buskerud
fmfipostmottak@fylkesmannen.no Fylkesmannen i Finnmark
fmfipostmottak@fylkesmannen.no Fylkesmannen i Finnmark
postmottak@fmhe.no Fylkesmannen i Hedmark
fmhpostmottak@fylkesmannen.no Fylkesmannen i Hordaland
fmhpostmottak@fylkesmannen.no Fylkesmannen i Hordaland
postmottak@fmmr.no Fylkesmannen i Møre og Romsdal
fmnopost@fylkesmannen.no Fylkesmannen i Nordland
Fmnt@fylkesmannen.no Fylkesmannen i Nord-Trøndelag
fmoppost@fylkesmannen.no Fylkesmannen i Oppland
fmoapostmottak@fylkesmannen.no Fylkesmannen i Oslo og Akershus
fmoapostmottak@fylkesmannen.no Fylkesmannen i Oslo og Akershus
postmottak@fmro.no Fylkesmannen i Rogaland
fmsfpost@fylkesmannen.no Fylkesmannen i Sogn og Fjordane
postmottak@fmst.no Fylkesmannen i Sør-Trøndelag
postmottak@fmte.no Fylkesmannen i Telemark
postmottak@fmtr.no Fylkesmannen i Troms
fmvepost@fylkesmannen.no Fylkesmannen i Vestfold
postmottak@fmos.no Fylkesmannen i Østfold

Postboks 788 Stoa 4809 ARENDAL
 Postboks 1604 3007 DRAMMEN
 Damsveien 1 9815 VADSØ
 Miljøvernavdelingen Damsveien 1 9815 VADSØ
 Postboks 4034 2306 HAMAR
 Postboks 7310 5020 BERGEN
 v/fylkeslegen Postboks 7310 5020 BERGEN
 Fylkeshuset 6404 MOLDE
 8002 BODØ
 Postboks 2600 7734 STEINKJER
 Postboks 987 2626 LILLEHAMMER
 Postboks 8111 Dep 0032 OSLO
 v/fylkeslegen Postboks 8111 Dep 0032 OSLO
 Postboks 59 4001 STAVANGER
 Njøsavegen 2 6863 LEIKANGER
 Postboks 4710, Sluppen 7468 TRONDHEIM
 Postboks 2603 3702 SKIEN
 Postboks 6105 9291 TROMSØ
 Postboks 2076 3103 TØNSBERG
 Postboks 325 1502 MOSS

FYLKESKOMMUNENE:

postmottak@akershus-fk.no Akershus fylkeskommune
postmottak@austagderfk.no Aust-Agder fylkeskommune
postmottak@bfk.no Buskerud fylkeskommune
postmottak@ffk.no Finnmark fylkeskommune
postmottak@ffk.no Finnmark fylkeskommune
postmottak@hedmark.org Hedmark fylkeskommune
postmottak@hedmark.org Hedmark fylkeskommune
hfk@hfk.no Hordaland fylkeskommune
post@mrfylke.no Møre og Romsdal fylkeskommune
post@nfk.no Nordland fylkeskommune
post@nfk.no Nordland fylkeskommune
postmottak@ntfk.no Nord-Trøndelag fylkeskommune
postmottak@oppland.org Oppland fylkeskommune
firmapost@rogfk.no Rogaland fylkeskommune
postmottak.sentraladm@sfj.no Sogn og Fjordane fylkeskommune
postmottak@stfk.no Sør-Trøndelag fylkeskommune
post@t-fk.no Telemark fylkeskommune
postmottak@tromsfylke.no Troms fylkeskommune
postmottak@vaf.no Vest-Agde fylkeskommuner
firmapost@vfk.no Vestfold fylkeskommune
sentralpost@ostfoldfk.no Østfold fylkeskommune

Postboks 1200 Sentrum 0107 OSLO
 Postboks 788 Stoa 4809 ARENDAL
 Postboks 3563 3007 DRAMMEN
 Fylkeshuset 9815 VADSØ
 v/Fylkeshelsesjefen Fylkeshuset 9815 VADSØ
 Postboks 4404 Bedriftssentere 2325 HAMAR
 Fylkesplansjefen Samferdselsa Postboks 4404 Bedrif 2325 HAMAR
 Postboks 7900 5020 BERGEN
 Fylkeshuset - Postmottak 6404 MOLDE
 Prinsens g. 100 8048 BODØ
 Samferdselskontoret Prinsens gate 100 8048 BODØ
 Postboks 2560 7735 STEINKJER
 Postboks 988 2626 LILLEHAMMER
 Postboks 130 4001 STAVANGER
 Fylkeshuset Askedalen 2 6863 LEIKANGER
 Postboks 2350 Sluppen 7004 TRONDHEIM
 Postboks 2844 3702 SKIEN
 Postboks 6600 9296 TROMSØ
 Serviceboks 517 Lund 4605 KRISTIANSAND S
 Svend Foyns gate 9 3110 TØNSBERG
 Postboks 220 1702 SARPSBORG

SVV REGIONER:

tk-tjenester@vegvesen.no Statens vegvesen
firmapost-midt@vegvesen.no Statens vegvesen
firmapost-nord@vegvesen.no Statens vegvesen
firmapost-sor@vegvesen.no Statens vegvesen
firmapost-vest@vegvesen.no Statens vegvesen
firmapost-ost@vegvesen.no Statens vegvesen

Trafikant- og kjøretøytjenester 7737 STEINKJER
Region midt Fylkeshuset 6404 MOLDE
Region nord Dreyfushammarn 31 8002 BODØ
Region sør Serviceboks 723 4808 ARENDAL
Region vest Askedalen 4 6863 LEIKANGER
Region øst Postboks 1010 Skurv 2605 LILLEHAMMER

ANDRE OFFENTLIG INSTANSER:

firmapost@brreg.no Brønnøysundregistrene
postkasse@datatilsynet.no Datatilsynet
postmottak@forbrukerombudet.no Forbrukerombudet
post@forbrukerradet.no Forbrukerrådet
forsvaret@mil.no Forsvarsstaben
postmottak@helse-sorost.no Helse Sør-Øst RHF
postmottak@helsetilsynet.no Helsetilsynet
postmottak@jernbaneverket.no Jernbaneverket
post@konkurransetilsynet.no Konkurransetilsynet
kripos@politiet.no KRIPOS
post@kystverket.no Kystverket
naturvern@naturvernforbundet.no Naturvernforbundet
nilu@nilu.no Norsk institutt for luftforskning
postmottak@regjeringsadvokaten.no Regjeringsadvokatembetet
postmottak@riksadvokaten.no Riksadvokatembetet
samediggi@samediggi.no Sametinget
postmottak@sivilombudsmannen.no Sivilombudsmannen
postmottak@stami.no Statens arbeidsmiljøinstitutt
firmapost@sismo.no Statens innkrevingsentral
post@sjt.no Statens Jernbanetilsyn
firmapost@sysselmannen.no Sysselmannen på Svalbard
firmapost@teknologisk.no Teknologisk institutt
post@utdanningsforbundet.no Utdanningsforbundet
toi@toi.no Transportøkonomisk institutt
post.okokrim@politiet.no Økokrim

Løsøreregisteret Havnegata 48 8910 BRØNNØYSUND
Postboks 8177 Dep 0034 OSLO
Sandakerveien 138 0484 OSLO
Postboks 463 Sentrum 0105 OSLO
Postboks 800 Postmottak 2617 LILLEHAMMER
Storgata 1 0155 OSLO
Postboks 8111 Dep 0032 OSLO
Postboks 4350 2308 HAMAR
Postboks 439 Sentrum 5805 BERGEN
Postboks 8163 Dep 0034 OSLO
Postboks 1502 6025 ÅLESUND
Mariboegate 8 0183 OSLO
Postboks 100 2007 KJELLER
Postboks 8012 Dep 0030 OSLO
Postboks 8002 Dep 0030 OSLO
9730 KARASJOK
Postboks 3 Sentrum 0101 OSLO
Postboks 8149 Dep 0033 OSLO
Postboks 455 8601 MO I RANA
Postboks 7113 St. Olavs plass 0130 OSLO
9170 LONGYEARBYEN
Postboks 141 Økern 0509 OSLO
Postboks 9191 Grønland 0134 OSLO
Gautstadalléen 21 0349 OSLO
Postboks 8193 Dep 0034 OSLO

DIVERSE:

carclub@amcar.no American Car Club of Norway
post@avyo.no AVYO
direkte@delta.no Delta
terje.sundfjord@transport.no Emergency Care
post@fefo.no Finnmarkseiendommen
bjorgu@bjorgu.no Forlaget Bjørgu Anlegg/Transport
Forsvarets Kompetansesenter for Vognførertutdanning
Forsvarets Logistikkorganisasjon FLO
post@grønnhverdag.no Grønn Hverdag Miljøhelsevernet

Postboks 6006 Sluppen 7434 TRONDHEIM
Arbeids- og Velferdstilsattes Yr Postboks 2954 Slupp 7438 TRONDHEIM
Postboks 9202 Grønland 0134 OSLO
v/Lars Leinæs Tenvikveien 344 3140 BORGHEIM
Postboks 133 9811 VADSØ
Postboks 1162 Sentrum 1411 KOLBOTN
2058 SESSVOLLMOEN
Grev Wedels plass 9 0015 OSLO
Grensen 9B 0159 OSLO

post@hms-fagligforum.no	HMS-faglig forum	Nansens vei 16	5063 BERGEN
info@hsh-org.no	HSH	Arbeidsgiveravdelingen	Postboks 2900 Solli 0230 OSLO
kna@kna.no	Kongelig Norsk Automobilklub	Postboks 6322 Etterstad	0604 OSLO
info@nu.no	Natur og Ungdom	Postboks 4783 Sofienberg	0506 OSLO
post@nfsok.no	NFSOK	Postboks 478	1401 SKI
post@nki.no	NKI fjernundervisning	Postboks 111	1319 BEKKESTUA
morten@nmcu.org	NMCU	Postboks 351	1502 MOSS
postmottak@nokut.no	NOKUT	Postboks 1708 Vika	0121 OSLO
post@redcross.no	Norges Røde Kors	Postboks 1 Grønland	0133 OSLO
akkreditering@akkreditering.no	Norsk Akkreditering	Postboks 170	2027 KJELLER
post@nocc.no	Norsk Bobil og Caravan Club	Postboks 104	1921 SØRUMSAND
post@norskindustri.no	Norsk Industri	Postboks 7072 Majorstuen	0306 OSLO
post@nmk.no	Norsk Motorklubb Drammen	Postboks 925 Gullaug	3428 LIER
leder@sidevogn.com	Norsk Sidevogn Klubb	Høyåsvn 28	3727 SKIEN
nvk@veteranvogn.no	Norsk Veteranvogn klubb	Postboks 5379 Majorstuen	0304 OSLO
post@norvegfinans.no	Norvegfinans	Postboks 176	5445 BREMNES
firmapost@ofv.no	NSB Hovedadministrasjonen	Prinsens gate 7-9	0048 OSLO
info@sintef.no	Opplysningsrådet for Veitrafikken	Jernbanetorget 4A	0154 OSLO
sotin@oltf.no	SINTEF	7034 TRONDHEIM	
hovedkontor@tryggtrafikk.no	SOTIN	Postboks 227 Oslo Sentrum	0103 OSLO
	Trygg Trafikk	Postboks 7072 Majorstua	0306 OSLO
info@stro.se	TBL Bransjegruppen for Påbygg og Karosseri (BPK)	Långskeppsgatan 7	168 53 BROMMA SVERIGE
viking@vikingredning.no	The Scandianvian Tire & Rim Organization	Postboks 138	1325 LYSAKER
post@ys.no	Viking Redningstjeneste	Postboks 9232 Grønland	0134 OSLO
	YS		

FORBUND/FORENING

post@spekter.no	Arbeidsgiverforeningen SPEKTER	Postboks 1511 Vika	0117 OSLO
roy.ivar@online.no	ATV-importørenes Forening	c/o advokatfirma Ræder v/Arve	Postboks 2944 Solli 0230 OSLO
arild.hansen@autobransjen.no	Autobransjens Leverandørforening	Att. Arild Hansen	Hovfaret 17B Skøyen 0275 OSLO
post@akademikerne.no	Akademikerne	Fridtjof Nansens plass 6	0160 OSLO
atl@atl.no	Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund	Postboks 144 Manglerud	0612 OSLO
betongelement@bnl.no	Betongelementforeningen	Postboks 7186 Majorstua	0307 OSLO
firmapost@bilimportorene.no	Betongindustriens Landsforening	Postboks 7186 Majorstua	0307 OSLO
firmapost@bnl.no	Bilimportørenes Landsforening	Postboks 71 Økern	0508 OSLO
post@dekkimportorene.no	Byggenæringens Landsforening	Postboks 7187 Majorstuen	0307 OSLO
post@advokatforeningen.no	Dekkimportørenes forening	Hovfaret 17 B	0275 OSLO
post@juristforbundet.no	Den Norske Advokatforening	Kr Augusts gate 9	0164 OSLO
post@fagforbundet.no	Den Norske Dommerforening	Kr Augusts gate 9	0164 OSLO
stein.gulbrandsen@fagforbundet.no	Fagforbundet	Postboks 7003 St Olavs plass	0130 OSLO
svein.rognerud@ambra.no	Fagforbundet v/Stein Gulbrandsen	v/Svein Rognerud	Postboks 432 Brakeri 2002 DRAMMEN
postkasse@flt.no	Firehjuls Mopedenes Importør Forening	Postboks 8906 Youngstorget	0028 OSLO
glenn@byfolk.no	Forbundet for Ledelse og Teknikk	Postboks 1259 Vika	0111 OSLO
firmapost@eba.no	Foreningen Byfolk Oslo Sentrum	Postboks 5485 Majorstuen	0305 OSLO
post@frie-bilimportorer.no	Entreprenørforeningen for Bygg og Anlegg	Nesttunveien 14	5232 PARADIS
post@gffn.no	Frie Bilimportørers Forening	Fridtjof Nansens vei 19	0369 OSLO
ks@ks.no	Glass- og fasadeforeningen	Postboks 1378 Vika	0114 OSLO
	Kommunenes Sentralforbund		

post@lmk.no	Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber	Øvre Slottsgate 2 B	0157 OSLO
lo@lo.no	Landsorganisasjonen i Norge	Youngs gate 11	0181 OSLO
post@lastebileierne.com	Lastebileiernes Forening	Enebakkveien 133	0680 OSLO
postmottak@lokalstyre.no	Longyearbyen lokalstyre	Postboks 350	9171 LONGYEARBYEN
firmapost@ltl.no	NHO Logistikk- og Transport	Postboks 5489 Majorstuen	0305 OSLO
firmapost@mef.no	Maskinentreprenørenes Forbund	Postboks 505 Sentrum	0105 OSLO
ah@mgf.no	Maskingrossistenes Forening	Postboks 2866 Solli	0230 OSLO
ma@ma-norge.no	Motorførernes Avholdsforbund	Postboks 752 Sentrum	0106 OSLO
al@raeder.no	Motorsykkeliimportørenes Forening	c/o advokatfirma Ræder v/Arve	Postboks 2944 Solli 0230 OSLO
post@transport.no	NHO Transport	Postboks 5477 Majorstuen	0305 OSLO
epost@nito.no	NITO	Postboks 9100 Grønland	0133 OSLO
inger.elisabeth.sagedal@naf.no	Norges Automobil-forbund	Att. André Fimreite	Postboks 6682 Etters 0609 OSLO
firmapost@nbf.no	Norges Bilbransjeforbund	Postboks 5486 Majorstuen	0305 OSLO
info@bilsport.no	Norges Bilsportforbund	Postboks 60 Bryn	0611 OSLO
	Norges Bilutleierforbund	Parkveien 9	0350 OSLO
post@smabrukarlaget.no	Norges Bonde- og småbrukarlag	Øvre Vollgate 9	0158 OSLO
bondelaget@bondelaget.no	Norges Bondelag	Postboks 9354 Grønland	0135 OSLO
post@caravanbransjen.no	Norges Caravanbransjeforbund	Postboks 9558 Åskollen	3038 DRAMMEN
post@juristforbundet.no	Norges Juristforbund	Kr Augusts gate 9	0164 OSLO
post@lastebil.no	Norges Lastebileier-Forbund	Postboks 7134 St Olavs Plass	0130 OSLO
post@politilederen.no	Norges Lensmanns- og politilederslag	Postboks 9096 Grønland	0133 OSLO
nmf@nmfsport.no	Norges Motorsportforbund	Nedre Storgate 42	3015 DRAMMEN
post@nortaxi.no	Norges Taxiforbund	Postboks 6114 Etterstad	0602 OSLO
norges.turbileierforbund@gmail.com	Norges Turbileierforbund	v/Steinar Johansen Stenvaag	Tullins gate 6 0166 OSLO
norsk@arb-mand.no	Norsk Arbeidsmandsforbund	Møllergata 3	0179 OSLO
servicekontoret@bobilforeningen	Norsk Bobilforening	Postboks 662 Lisleby	1616 FREDRIKSTAD
	Norsk Cirkus og Tivolieierforbund	Postboks 105	1871 ØRJE
elbil@elbil.no	Norsk Elbilforening	Ekebergveien 1 A	0192 OSLO
post@fleksibelutdanning.no	Norsk Forbund for fjernundervisning og fleksibel utdanning	Lilleakerveien 23	0283 OSLO
njf@njf.no	Norsk Jernbaneforbund	Møllergata 10	0179 OSLO
post@ntl.no	Norsk Tjenestemannslag	Møllergata 10	0179 OSLO
inggard.lereim@helsedir.no	Norsk Trafikkmedisinsk Forening	v/Professor Inggard Lereim	Brønnes veg 22 7022 TRONDHEIM
ntf@transportarbeider.no	Norsk Transportarbeiderforbund	Hammersborg Torg 3	0179 OSLO
torbjorn.reigstad@transportarbeid.no	Norsk Transportarbeiderforbund v/Torbjørn Reigstad		
firmapost@alpinanleggene.no	Norske Skiheisers Forening	Bygdøy Allé 39	0265 OSLO
firmapost@nho.no	Næringslivets Hovedorganisasjon NHO	Postboks 5250 Majorstuen	0303 OSLO
post@nso.no	Næringslivets sikkerhetsorganisasjon	Postboks 349	1326 LYSAKER
post@parat.com	PARAT	Postboks 9020	0133 OSLO
jan.olav.frantsvold@politiet.no	Politiembetsmennesenes Landsforening	Norges Juristforbund	Kr Augusts gate 9 0164 OSLO
pf@pf.no	Politiets fellesforbund	Møllergata 39	0179 OSLO
skolenes@skolenes.no	Skolenes Landsforbund	Postboks 8783 Youngstorget	0028 OSLO
al@raeder.no	Snøscooterimportørenes Forening	c/o advokatfirma Ræder v/Arve	Postboks 2944 Solli 0230 OSLO
post@stafo.no	Statstjenestemannsforbundet	Postboks 9038 Grønland	0133 OSLO
post@syklistene.no	Syklistenes Landsforening	Østensjøveien 29	0661 OSLO
itb@virke.no	Traktor- og landbruksmaskinimportørenes forening	v/Ingrid Thinn Bjerke	VIRKE Postboks 2900 Solli
tff@vanameyde.no	Trafikksikkerhetsforeningen	Postboks 2552 Solli	0202 OSLO
post@ytf.no	Yrkestrafikkforbundet	Postboks 9175 Grønland	0134 OSLO

Forslag til lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

§ 13 femte ledd oppheves. § 13 sjettede ledd blir nytt femte ledd. § 13 syvende ledd blir nytt sjettede ledd.

§ 19 og § 19 a oppheves.

Ny § 19 skal lyde

§ 19 *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.

Ny § 19 a skal lyde:

§ 19 a *Periodisk kjøretøykontroll*

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 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 personer og virksomheter 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.*

Ny § 19 b skal lyde:

§ 19 b *Kjøretøykontroll langs veg*

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 foretakskontroll etter § 21*
- b) *krav til kontrollutstyr og kontrollgebyr.*

Ny § 19 c skal lyde:

§ 19 c 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.*

Ny § 19 d skal lyde:

§ 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.

§ 32 skal lyde:

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.

Endringene trer i kraft dd.mm.åååå.

Forslag til lov om endring av lov av 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

§ 36 a skal lyde:

§ 36 a. Gebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner

Departementet kan bestemme at den som vesentlig overtrer eller medvirker til å overtre bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner, kan ilegges gebyr beregnet i forhold til overtredelsens størrelse etter nærmere regler fastsatt av departementet. Departementet gir ved forskrift nærmere bestemmelser om ansvar for avsender, bileier eller transportør for betaling av gebyret. For gjentakstilfelle kan gis regler om forhøyet gebyr.

Når kjøretøy påtreffes *hvor det konstateres brudd på bestemmelser* som medfører gebyrplikt etter første ledd, kan politiet eller regionvegkontoret ta kjøretøyet i forvaring for eierens regning og risiko eller forby bruk av det inntil gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt. Forvaring og bruksforbud kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. § 31 a fjerde ledd gjelder tilsvarende for gebyr *for overtredelse av tillatte vekter og dimensjoner.*

Er en tilhenger brukt til overtredelse av bestemmelser som nevnt i første ledd, er bileier, transportør eller avsender ansvarlig for gebyret etter samme regler som i første ledd, selv om han ikke er eier av tilhengeren. Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg også hos eieren av trekkvognen jf. § 38 annet ledd. Bestemmelsene i annet ledds første punktum kan også gjøres gjeldene for trekkvognen, og den hefter til sikkerhet etter bestemmelsene i § 38 første ledd.

Departementet kan ved forskrift gi nærmere regler om gjennomføringen av bestemmelsene i denne paragraf, herunder om

- a) veiingen og målingen*
- b) plikt til å kjøre til anvist kontrollsted,*
- c) ilegging og inndriving av gebyr,*
- d) betalings- og klagefrist,*
- e) klagebehandlingen,*
- f) adgang til ettergivelse av gebyr i særlige tilfelle og*
- g) inndragning av kjennemerker og dokumenter i tilfelle som nevnt i annet ledd.*

II

Endringene trer i kraft dd.mm.åååå

DIRECTIVE 2014/45/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 3 April 2014 on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC

UOFFISIELL ÖVERSÄTTELSE

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2014/45/EU**av 3. april 2014****om periodisk teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere og om oppheving av direktiv 2009/40/EF**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosessen⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I hvitboken av 28. mars 2011 med tittelen «Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system» (Veikart for et felles europeisk transportområde - mot et konkurransedyktig og ressurseffektivt transportsystem), har Kommisjonen framsatt en «nullvisjon» med et mål om å redusere antall trafikkdrepte i Unionen til tilnærmet null innen 2050. Det forventes at kjøretøyteknologien vil være en viktig bidragsyter til å forbedre trafikksikkerheten med sikte på å nå dette målet.
- 2) I meldingen «Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020» (Mot et europeisk trafikksikkerhetsområde: politiske retningslinjer for trafikksikkerhet 2011-2020), foreslo Kommisjonen at man med utgangspunkt i 2010 skal halvere antall trafikkdrepte i Unionen innen 2020. Med sikte på å nå dette målet, har Kommisjonen satt opp sju strategiske mål og funnet fram til tiltak for sikrere kjøretøyer, en strategi for å redusere antall skader, samt tiltak for å forbedre sikkerheten til myke trafikanter, særlig motorsyklister.
- 3) Teknisk kontroll inngår i en mer overgripende ordning som har til hensikt å sikre at kjøretøyer holdes i sikker og miljømessig akseptabel stand mens de er i bruk. Denne ordningen bør omfatte periodisk teknisk kontroll av kjøretøyer og utekontroll av kjøretøyer som brukes i kommersiell virksomhet innen veitransport, samt å sørge for en registreringsmåte for kjøretøyer som gjør det mulig å midlertidig stanse et kjøretøys tillatelse til å brukes i trafikken dersom kjøretøyet utgjør en umiddelbare fare for trafikksikkerheten. Periodisk kontroll bør være det viktigste verktøy for å sikre kjøretøyenes tekniske stand. Utekontroll av nyttekjøretøyer bør bare være et utfyllende tiltak ved siden av periodisk kontroll.
- 4) Medlemsstatene bør ha mulighet til å fastsette høyere kontrollstandarder enn det som kreves ved dette direktiv.
- 5) Gjennomføringen av trafikksikkerhetstiltak kan omfatte opplysningskampanjer rettet mot kjøretøyeierne og mot utvikling av god praksis og gode vaner som et resultat av grunnleggende kontroll av deres kjøretøyer.
- 6) Kjøretøyer med funksjonsfeil i tekniske systemer, virker inn på trafikksikkerheten og kan medføre trafikkulykker med skadde eller døde. Virkningen av dette kan reduseres dersom det innføres forbedringer i ordningen for teknisk kontroll. Tidlig påvisning av en mangel i trafikksikkerheten til et kjøretøy vil bidra til å avhjelpe denne mangelen og dermed til å hindre ulykker.

⁽¹⁾ EUT C 44 av 15.2.2013, s. 128.

⁽²⁾ Europaparlamentets holdning av 11. mars 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 24. mars 2014.

- 7) Kjøretøyer med svikt i utslippskontrollsystemene har større miljøvirkning enn godt vedlikeholdte kjøretøyer. Derfor vil en ordning med periodisk teknisk kontroll bidra til å forbedre miljøet ved å redusere det gjennomsnittlige utslippet fra kjøretøyer.
- 8) Medlemsstatene bør vurdere hensiktsmessige tiltak for å forhindre ugunstig manipulering av eller inngrep i deler og komponenter i et kjøretøy som kan ha negativ innvirkning på et kjøretøys sikkerhets- og miljømessige egenskaper, særlig gjennom de periodiske tekniske kontrollene, herunder sanksjoner som er virkningsfulle, står i forhold til overtredelsen, virker avskrekkende og ikke medfører forskjellsbehandling
- 9) I løpet av de to siste tiårene er kravene til utslipp fra kjøretøyer i forbindelse med typegodkjenning stadig blitt strengere. Imidlertid har ikke luftkvaliteten forbedret seg så mye som antatt med de strengere utslippskravene til kjøretøyer, særlig når det gjelder nitrogenoksider (NO_x) og fine partikler. Mulighetene til å forbedre prøvingscyklusene slik at de tilsvarer forholdene på veien, bør undersøkes nøye for å kunne utvikle framtidige løsninger, herunder innføring av prøvingsmetoder for å måle NO_x-nivåer og grenseverdier for NO_x-utslipp.
- 10) For kjøretøyer som er i samsvar med utslippsklasse Euro 6 og Euro VI, blir egendiagnosesystemene (OBD) stadig mer effektive med hensyn til å vurdere utslipp, noe som berettiger bruken av dem som likeverdige med standard utslippsprøving med sikte på teknisk kontroll. Med sikte på å gjøre det mulig å bruke OBD-systemet til teknisk kontroll av kjøretøyer opp til utslippsklasse Euro 5 og Euro V, bør medlemsstatene kunne tillate denne prøvingsmetoden i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav til slike kjøretøyer, dersom likeverdigheten, eventuelt idet det tas hensyn til ethvert relevant typegodkjenningsregelverk, er kontrollert på uavhengig måte.
- 11) Det er vedtatt en rekke tekniske standarder og krav med hensyn til kjøretøysikkerhet i Unionen. Gjennom en ordning med periodisk teknisk kontroll, er det nødvendig å sikre at kjøretøyene fortsatt oppfyller sikkerhetsstandardene. Denne ordningen bør få anvendelse på visse kjøretøygrupper som definert i direktiv 2002/24/EF⁽³⁾, 2003/37/EF⁽⁴⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF⁽⁵⁾.
- 12) Traktorer med hjul med en høyeste konstruksjonshastighet på mer enn 40 km/t, brukes i økende grad i stedet for lastebiler og til kommersiell godstransport på vei. Deres risikopotensial kan sammenlignes med lastebiler, og kjøretøyer i denne gruppen, som hovedsakelig anvendes på offentlig vei, bør derfor være gjennomgå teknisk kontroll.
- 13) Kjøretøyer av historisk interesse antas å bevare kulturarven fra den epoken da de ble bygd, og man går ut fra at de knapt blir brukt på offentlig vei. Det bør være opp til medlemsstatene å bestemme hvor ofte slike kjøretøyer skal gjennomgå teknisk kontroll. Det bør også være opp til medlemsstatene å regulere teknisk kontroll av andre typer spesialkjøretøyer.
- 14) Kjøretøyer som brukes utelukkende på fjerntliggende territorier i medlemsstatene, særlig på små øyer med færre enn 5000 innbyggere, eller i tynt befolkede områder med en befolkningstetthet på under fem personer per kvadratkilometer, brukes under forhold som kan kreve en særlig ordning for teknisk kontroll. Medlemsstatene bør derfor få myndighet til å unnta slike kjøretøyer fra dette direktivs virkeområde.
- 15) Teknisk kontroll er et nasjonalt anliggende og bør derfor utføres av medlemsstatene eller av offentlige eller private organer som er bemyndiget til å utføre slik kontroll under deres tilsyn. Medlemsstatene bør uten unntak forbli ansvarlige for den tekniske kontrollen, også dersom den nasjonale ordningen tillater at private organer, herunder slike som også foretar reparasjon av kjøretøyer, utfører teknisk kontroll.
- 16) Medlemsstatene bør derfor få myndighet til å utpeke kontrollorganer som befinner seg utenfor deres territorium til å utføre teknisk kontroll av kjøretøyer registrert på deres territorium, dersom disse kontrollorganene allerede er godkjent til å utføre kontroll av

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/24/EF av 18. mars 2002 om typegodkjenning av motorvogner med to eller tre hjul, og om oppheving av rådsdirektiv 92/61/EØF (EFT L 124 av 9.5.2002, s. 1).

⁽⁴⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/37/EF av 26. mai 2003 om typegodkjenning av jordbruks- eller skogbrukstraktorer, tilhengere og utskiftbare trukne maskiner, samt deres systemer, deler og tekniske enheter, og om oppheving av direktiv 74/150/EØF (EUT L 171 av 9.7.2003, s. 1).

⁽⁵⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike kjøretøyer (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

kjøretøyer i den medlemsstaten der de befinner seg.

- 17) Ved inspeksjon av kjøretøyer, særlig av deres elektroniske sikkerhetskomponenter, er det viktig å ha tilgang til de tekniske spesifikasjonene for hvert enkelt kjøretøy. Følgelig bør kjøretøyprodusentene framlegge de dataene som er nødvendige for å kontrollere funksjonsevnen til sikkerhets- og miljørelaterte komponenter. Bestemmelsene om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer bør dessuten få anvendelse for dette formål, og gi kontrollorganer tilgang til alle opplysninger som er nødvendige for teknisk kontroll. Dataene bør omfatte de opplysningene som gjør at funksjonsevnen til kjøretøyets sikkerhetssystemer kan overvåkes på en måte som gjør at de kan prøves innenfor rammen av en periodisk teknisk kontroll. Disse bestemmelsene er av avgjørende betydning, særlig innenfor elektronisk styrte systemer, og bør omfatte alle deler som er montert av produsenten.
- 18) Kjøretøyer som brukes på offentlig vei, skal være trafikksikre når de er i bruk. Innehaverne av vognkortet og eventuelt føreren av kjøretøyet bør være ansvarlig for å holde kjøretøyet i trafikksikker stand.
- 19) Det er viktig for trafikksikkerheten og for dens innvirkning på samfunnet at kjøretøyer som brukes på veiene, er i god teknisk stand. Derfor bør medlemsstatene ikke hindres i å tillate at det på frivillig basis foretas ytterligere tekniske kontroller.
- 20) For å gi rom for en viss fleksibilitet for innehavere av vognkort og førere, bør medlemsstatene kunne oppgi et tidsrom på flere uker som den periodiske tekniske kontrollen skal foretas innenfor.
- 21) Kontrollen som utføres i løpet av et kjøretøys levetid, bør være forholdsvis enkel, rask og billig, samtidig som den er virkningsfull med hensyn til å oppnå målene i dette direktiv.
- 22) Den tekniske kontrollen bør omfatte alle punkter som er relevante for det kontrollerte kjøretøyets særskilte konstruksjon, oppbygging og utstyr. Forenlighet mellom deler og komponenter, for eksempel mellom hjul og hjulnav, bør behandles som et kritisk sikkerhetspunkt og bør kontrolleres ved den tekniske kontrollen. I forbindelse med disse punktene, og idet det tas hensyn til dagens kjøretøyteknologi, bør moderne elektroniske systemer være med på listen over punkter som skal kontrolleres. Med sikte på å harmonisere den tekniske kontrollen bør det innføres anbefalte prøvingsmetoder for hvert av de punktene som skal kontrolleres. Disse punktene bør ajourføres for å ta hensyn til den nyeste forskningen og den tekniske utviklingen innenfor kjøretøysikkerhet.
- 23) For å fremme harmonisering og sikre ensartede standarder bør en ikke-uttømmende liste over de viktigste årsakene til feil framlegges for alle kontrollpunkter. For å sikre ensartet vurdering av tilstanden til det kontrollerte kjøretøyet, bør påviste feil vurderes i forhold til en felles standard.
- 24) Med sikte på en bedre anvendelse av prinsippet om fri bevegelighet i Unionen, bør med hensyn til omregistrering av et kjøretøy, medlemsstatene anerkjenne kontrollsedler utstedt av andre medlemsstater. Dette bør ikke påvirke en medlemsstats rett til å kontrollere kontrollseddelen og kjøretøyidentifikasjonen ved omregistrering og å kreve at det skal utføres en ny teknisk kontroll på de vilkårene som er fastsatt i dette direktiv.
- 25) Svindel med kilometertelleren bør anses som et som et straffbart lovbrudd, siden manipulering av kilometertelleren kan medføre uriktig vurdering av et kjøretøys trafikksikkerhet. Registreringen av kjørelengde i kontrollseddelen og kontrollørens tilgang til disse opplysningene, bør gjøre det enklere å oppdage inngrep i eller manipulering av kilometertelleren. Utvekslingen av opplysninger om kilometerstand mellom vedkommende myndigheter i medlemsstatene bør undersøkes av Kommisjonen.
- 26) Det skal utstedes en kontrollseddel etter hver kontroll. Dette bør blant annet omfatte opplysninger om kjøretøyets identitet og resultatene av kontrollen. Disse resultatene bør gjøres tilgjengelig elektronisk. Med sikte på å sikre god oppfølging av tekniske kontroller, bør medlemsstatene samle og beholde slike opplysninger i en database, særlig for det formål å analysere resultatene av de periodiske tekniske kontrollene.

- 27) Innehaveren av vognkortet og eventuelt føreren av et kjøretøy som er underlagt den tekniske kontrollen der det blir funnet mangler, særlig slike mangler som utgjør en risiko for trafikksikkerheten, bør rette opp slike mangler umiddelbart. Når det gjelder farlige mangler, kan det være nødvendig å begrense bruken av kjøretøyet til disse manglene er fullstendig rettet opp.
- 28) Dersom et kontrollert kjøretøy tilhører en kjøretøygruppe som ikke er underlagt registrering i den medlemsstaten der det er tatt i bruk, bør denne medlemsstaten kunne kreve at kontrollbeviset kan framvises på synlig måte på kjøretøyet.
- 29) For å kunne oppnå høy kvalitet på kontrollen i hele Unionen, skal det utstyret som brukes ved kontroll, samt dets vedlikehold og kalibrering kontrolleres med henvisning til spesifikasjoner fastsatt av medlemsstatene eller produsentene.
- 30) Det bør være mulig å kunne bruke alternativt utstyr som gjenspeiler den teknologiske utvikling og nyskaping, forutsatt at det sikres et likeverdig, høyt kvalitetsnivå på kontrollen.
- 31) Når medlemsstatene godkjenner kontrollorganer på sitt territorium, bør de ta hensyn til det faktum at europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/123/EF⁽⁶⁾ utelukker fra sitt virkeområde tjenester av allmenn interesse på transportområdet.
- 32) Kontrollorganer bør sikre objektivitet og høy kvalitet ved kjøretøykontrollen. For å oppfylle minstekravene med hensyn til kvalitetsstyring, bør kontrollorganene oppfylle kravene fastsatt av den godkjennende medlemsstaten.
- 33) Høy standard ved de tekniske kontrollene krever at kontrollpersonalet har et høyt ferdighets- og kompetansenivå. Et opplæringsystem som omfatter grunnopplæring og jevnlig oppfriskingskurs eller en relevant eksamen, bør innføres. Det bør fastsettes en overgangsperiode som gir en smidig overgang for eksisterende kontrollpersonale til ordningen med jevnlig opplæring eller eksamen. For å sikre et høyt nivå på opplæring, kompetanse og kontroll, bør medlemsstatene tillates å fastsette ytterligere kompetansekrav og tilsvarende opplæringskrav.
- 34) Når kontrollørene utfører teknisk kontroll, skal de fungere uavhengig og deres vurdering skal ikke påvirkes av interessekonflikter, herunder slike som er av økonomisk eller personlig art. Det bør derfor ikke være noen direkte sammenheng mellom kontrollørens betaling og resultatene av den tekniske kontrollen. Det bør være mulig for medlemsstatene å fastsette krav vedrørende atskillelsen av aktiviteter eller å gi et privat organ tillatelse til å utføre både teknisk kontroll og reparasjon av kjøretøyer, også av samme kjøretøy, dersom tilsynsorganet til sin tilfredshet har konstatert at objektiviteten er på et høyt nivå.
- 35) Resultatene av en teknisk kontroll bør ikke endres for kommersielle formål. Bare dersom resultatene fra en teknisk kontroll utført av en kontrollør er åpenbart feilaktige, bør tilsynsorganet kunne endre resultatene av kontrollen.
- 36) Med sikte på å sikre at det opprettholdes et høyt kvalitetsnivå på kontrollene over tid, bør medlemsstatene innføre en kvalitetssikringsordning som omfatter prosessene godkjenning, tilsyn, tilbakekalling, midlertidig stans eller annullering av godkjenning for å utføre de tekniske kontrollene.
- 37) Akkreditering av kontrollorganer i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008⁽⁷⁾ bør ikke utgjøre en forpliktelse for medlemsstatene.
- 38) I flere medlemsstater utfører et høyt antall private godkjente kontrollorganer teknisk kontroll. For å sikre effektiv utveksling av opplysninger mellom medlemsstatene med hensyn til dette, bør det utpekes nasjonale kontaktpunkter.
- 39) Teknisk kontroll inngår i en bredere reguleringsordning og er retningsgivende for kjøretøyer i hele deres levetid, fra godkjenning via registrering og kontroll til opphogging. Deling av opplysninger i nasjonale og produsentenes elektroniske kjøretøydatabaser bør i prinsippet bidra til å forbedre effektiviteten i hele kjeden av kjøretøyforvaltning, og bør bidra til å redusere kostnader og

⁽⁶⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/123/EF av 12. desember 2006 om tjenester i det indre marked (EUT L 376 av 27.12.2006, s. 36).

⁽⁷⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008 av 9. juli 2008 om fastsettelse av kravene til akkreditering og markedstilsyn for markedsføring av produkter, og om oppheving av forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 av 13.8.2008, s. 30).

administrative byrder. Kommisjonen bør undersøke gjennomførbarheten, kostnadene og nytten av å innføre en elektronisk informasjonsplattform for kjøretøyer ved å dra fordel av eksisterende og allerede iverksatte IT-løsninger med hensyn til internasjonal datautveksling, for å redusere kostnadene så mye som mulig og unngå dobbeltarbeid. Når dette spørsmålet undersøkes, bør Kommisjonen vurdere den mest hensiktsmessige måten for å knytte sammen eksisterende nasjonale systemer med sikte på utveksling av opplysninger om data knyttet til teknisk kontroll og kilometerstand mellom de vedkommende myndigheter i medlemsstatene som er ansvarlige for kontroll, registrering og kjøretøygodkjenning, kontrollorganer, produsenter av kontrollutstyr og kjøretøyprodusenter. Kommisjonen bør også undersøke gjennomførbarheten, kostnadene og nytten av å samle og lagre tilgjengelige opplysninger om de viktigste sikkerhetsrelaterte komponentene i kjøretøyer som har vært involvert i alvorlige ulykker, samt muligheten for å gjøre opplysninger om ulykkeshistorikk og kilometerstand tilgjengelig i anonymisert form for kjøretøykontrollørene, innehavere av vognkort og de som forsker på ulykker.

- 40) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 182/2011⁽⁸⁾.
- 41) Kommisjonen bør ikke vedta gjennomføringsrettsakter vedrørende de opplysningene som skal gjøres tilgjengelige av kjøretøyprodusentene for teknisk kontroll, dersom komiteen nedsatt i henhold til denne forordning ikke avgir uttalelse om utkastet til gjennomføringsrettsakt som Kommisjonen har framlagt.
- 42) For å kunne ajourføre benevnelsene på kjøretøygrupper i artikkel 2 nr. 1 og artikkel 5 nr. 1 og 2, ajourføre nr. 3 i vedlegg I med hensyn til metoder, og tilpasse nr. 3 i vedlegg I med hensyn til listen over kontrollpunkter, metoder og vurdering av mangler, bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte, delegeres til Kommisjonen. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under det forberedende arbeidet, også på ekspertplan. Kommisjonen bør i forbindelse med forberedelsen og utarbeidingen av delegerede rettsakter sørge for samtidig, rettidig og korrekt oversending av relevante dokumenter til Europaparlamentet og til Rådet.
- 43) Teknisk kontroll har direkte innvirkning på trafikksikkerheten og bør derfor gjennomgås jevnlig. Kommisjonen bør avgi rapport om hvor virkningsfulle bestemmelsene i dette direktiv er, herunder de som er knyttet til dets virkeområde, kontrollhyppigheten, ytterligere forbedringer av ordningen med tekniske kontroller gjennom elektronisk informasjonsutveksling og muligheten i framtiden for gjensidig anerkjennelse av kontrollsedler.
- 44) Kontrollstasjoner og utstyr som brukes ved kontrollorganer, bør oppfylle kravene som gjelder for utføring av tekniske kontroller. Siden dette nødvendiggjør betydelige investeringer og tilpasninger som det kanskje ikke er mulig å utføre umiddelbart, bør det gis en frist på fem år til å oppfylle disse kravene. Det bør dessuten gis en frist på fem år for å gjøre tilsynsorganene i stand til å oppfylle alle kriteriene og kravene som gjelder godkjenning av og tilsyn med kontrollorganer.
- 45) Ettersom målet for dette direktiv, som er å forbedre trafikksikkerheten ved å fastsette minste felles krav og harmoniserte regler for teknisk kontroll av kjøretøyer i Unionen, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, men heller på grunn av tiltakets omfang bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet som fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 46) Dette direktiv er forenlig med de grunnleggende rettigheter og de prinsipper som er anerkjent særlig i Den europeiske unions pakt om grunnleggende rettigheter, som er omhandlet i artikkel 6 i traktaten om Den europeiske union.
- 47) Dette direktiv innarbeider og ajourfører reglene i kommisjonsrekommendasjon 2010/378/EU⁽⁹⁾ med sikte på bedre regulering av resultatene av tekniske kontroller.
- 48) Dette direktiv ajourfører de tekniske kravene fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/40/EF⁽¹⁰⁾, og utvider dets virkeområde slik at det omfatter særlig bestemmelser om etablering av kontrollorganer og deres tilsynsorganer, samt om

⁽⁸⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

⁽⁹⁾ Kommisjonsrekommendasjon 2010/378/EU av 5. juli 2010 om vurdering av mangler ved teknisk kontroll i samsvar med direktiv 2009/40/EF (EUT L 173 av 8.7.2010, s. 74).

⁽¹⁰⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/40/EF av 6. mai 2009 om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere (EUT L 141 av 6.6.2009, s. 12).

utnevning av kontrollører bemyndiget til å utføre tekniske kontroller. Nevnte direktiv bør derfor oppheves.

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

KAPITTEL I

FORMÅL, DEFINISJONER OG VIRKEOMRÅDE

Artikkel 1

Formål

Ved dette direktiv fastsettes minstekrav til en ordning med periodisk teknisk kontroll av kjøretøyer som brukes på offentlig vei.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på kjøretøyer med en konstruksjonshastighet på over 25 km/t i følgende grupper, som nevnt i direktiv 2002/24/EF, direktiv 2003/37/EF og direktiv 2007/46/EF:

- motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for transport av personer og deres bagasje, med høyst åtte sitteplasser i tillegg til førersetet – kjøretøygruppe M₁,
- motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for transport av personer og deres bagasje, med flere enn åtte sitteplasser i tillegg til førersetet – kjøretøygruppe M₂ og M₃,
- motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for godstransport, med største masse på høyst 3,5 tonn – kjøretøygruppe N₁,
- motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for godstransport, med største masse på over 3,5 tonn – kjøretøygruppe N₂ og N₃,
- tilhengere konstruert og bygd for gods- eller persontransport, samt for innkvartering av personer, med største masse på over 3,5 tonn – kjøretøygruppe O₃ og O₄,
- fra 1. januar 2022, kjøretøyer med to eller tre hjul – kjøretøygruppe L3e, L4e, L5e og L7e, med et slagvolum på mer enn 125 cm³,
- traktorer med hjul i gruppe T5, hvis bruk hovedsakelig finner sted på offentlig vei, med en høyeste konstruksjonshastighet på over 40 km/t.

2. Medlemsstatene kan utelukke følgende kjøretøyer registrert på deres territorium fra dette direktivs virkeområde:

- kjøretøyer som benyttes under uvanlige forhold, og kjøretøyer som aldri, eller nesten aldri, brukes på offentlig vei, herunder kjøretøyer som av historisk interesse eller konkurransekjøretøyer,
- kjøretøyer som er omfattet av diplomatisk immunitet,
- kjøretøyer som brukes av de væpnede styrker, styrker som håndhever lov og orden, brannvesenet, sivilforsvaret og beredskapstjeneste eller redningstjeneste,
- kjøretøyer som brukes til landbruk, hagebruk, skogbruk eller oppdretts- og fiskeriformål utelukkende på territoriet til den berørte medlemsstaten og i terreng der slik virksomhet finner sted, herunder gårdsveier, skogsbilveier eller dyrket mark,
- kjøretøyer som brukes utelukkende på små øyer eller i tynt befolkede områder,
- spesialkjøretøyer som transporterer sirkus- og tivoliutstyr, med en høyeste konstruksjonshastighet på høyst 40 km/t, og som bare benyttes på territoriet til den berørte medlemsstaten,
- kjøretøyer i gruppe L3e, L4e, L5e og L7e med et slagvolum på mer enn 125 cm³, der medlemsstaten har innført virkningsfulle alternative trafiksikkerhetstiltak for to- eller trehjuls kjøretøyer, idet det tas hensyn til særlig relevant trafiksikkerhetsstatistikk for de siste fem årene. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om slike unntak.

3. Medlemsstatene kan innføre nasjonale krav til teknisk kontroll av kjøretøyer registrert på deres territorium som ikke er omfattet av dette direktivs virkeområde, og av kjøretøyer oppført i nr. 2.

*Artikkel 3***Definisjoner**

I dette direktiv menes med:

- 1) «kjøretøy» enhver motorvogn eller dens tilhenger som ikke går på skinner,
- 2) «motorvogn» et selvstendig motordrevet kjøretøy med hjul, som har en høyeste konstruksjonshastighet på over 25 km/t,
- 3) «tilhenger» et ikke-selvdrevet kjøretøy med hjul, som er beregnet på og konstruert for å trekkes av en motorvogn,
- 4) «semitrailer» enhver tilhenger som er konstruert for å tilkoples en motorvogn slik at det delvis hviler på motorvognen, og slik at en vesentlig del av dets egen og lastens masse bæres av motorvognen,
- 5) «to- eller trehjuls kjøretøy» ethvert motordrevet kjøretøy med to hjul, med eller uten sidevogn, og alle tre- eller firehjuls motorsykler,
- 6) «kjøretøy registrert i en medlemsstat» et kjøretøy som er registrert eller tatt i bruk i en medlemsstat,
- 7) «kjøretøy av historisk interesse» ethvert kjøretøy som anses å være historisk av medlemsstaten der det er registrert, eller ett av dens utnevnte godkjenningsorganer, og som oppfyller alle følgende vilkår:
 - det ble produsert eller registrert første gang minst 30 år siden,
 - den spesifikk typen, som definert i relevant unionsrett eller nasjonal lovgivning, er ikke lenger i produksjon,
 - det er historisk bevart og vedlikeholdt i opprinnelig stand og har ikke gjennomgått betydelige endringer hva angår tekniske egenskaper eller hovedkomponenter,
- 8) «innehaver av vognkort» den juridiske eller fysiske personen i hvis navn kjøretøyet er registrert,
- 9) «teknisk kontroll» en inspeksjon i samsvar med vedlegg I som har til hensikt å sikre at et kjøretøy er sikkert å bruke på offentlig vei, og at det oppfyller de påkrevde og obligatoriske sikkerhets- og miljøegenskapene,
- 10) «godkjenning» en framgangsmåte der en medlemsstat erklærer at et kjøretøy oppfyller relevante administrative bestemmelser og tekniske krav nevnt i direktiv 2002/24/EF, direktiv 2003/37/EF og direktiv 2007/46/EF,
- 11) «mangler» tekniske feil og andre forekomster av manglende samsvar som blir påvist under en teknisk kontroll,
- 12) «kontrollseddel» en rapport fra en teknisk kontroll utstedt av vedkommende myndighet eller et kontrollorgan, som inneholder resultatet av den tekniske kontrollen,
- 13) «kontrollør» en person godkjent av en medlemsstat eller av dens vedkommende myndighet til å utføre tekniske kontroller på et kontrollorgan eller eventuelt på vegne av en vedkommende myndighet,
- 14) «vedkommende myndighet» myndighet eller offentlig organ som en medlemsstat har gitt myndighet til å forvalte ordningen med teknisk kontroll, herunder eventuelt, gjennomføringen av tekniske kontroller,
- 15) «kontrollorgan» offentlig eller privat organ eller virksomhet som medlemsstaten har godkjent til å gjennomføre tekniske kontroller,
- 16) «tilsynsorgan» ett eller flere organer etablert av en medlemsstat med ansvar for å føre tilsyn med kontrollorganer. Et tilsynsorgan kan være en del av det eller de vedkommende myndighetene,
- 17) «liten øy» en øy med færre enn 5000 innbyggere, som ikke er tilknyttet andre deler av territoriet med veibruer eller veitunneler,
- 18) «tynt befolket område» et forhåndsdefinert område med en befolkningstetthet på under fem personer per kvadratkilometer,
- 19) «offentlig vei» en vei som brukes av offentligheten, for eksempel en lokal, regional eller nasjonal vei, hovedvei, motorgate eller motorvei.

KAPITTEL II

ALMINNELIGE FORPLIKTELSER

Artikkel 4

Ansvarsområder

1. Hver medlemsstat skal sikre at kjøretøyer som er registrert på deres territorium, kontrolleres periodisk i samsvar med dette direktiv, ved kontrollorganer som er godkjent av den medlemsstaten der disse kjøretøyene er registrert.
2. Teknisk kontroll skal utføres av den medlemsstaten der kjøretøyet er registrert, eller av et offentlig organ som medlemsstaten har gitt myndighet til å utføre denne oppgaven, eller av organer eller virksomheter som medlemsstaten har utpekt eller fører tilsyn med, herunder godkjente private organer.
3. I samsvar med prinsippene fastsatt ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007⁽¹¹⁾ og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009⁽¹²⁾, skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter og innen 20. mai 2018 vedta:
 - a) et sett med tekniske opplysninger om bremseanlegg, styring, sikt, lykter, refleksinnretninger, elektrisk utstyr, aksler, hjul, dekk, fjæring, understell, understellsutstyr, annet utstyr samt forstyrrelser som er nødvendige for teknisk kontroll av de punktene som skal kontrolleres, og om bruken av de anbefalte prøvingsmetodene, i samsvar med nr. 3 i vedlegg I, og
 - b) de nærmere reglene for dataformatet og framgangsmåtene for å få tilgang til de relevante tekniske opplysningene.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 19 nr. 2.

Produsentene skal vederlagsfritt eller til en rimelig pris og uten forskjellsbehandling gjøre de tekniske opplysningene nevnt i første ledd bokstav a), tilgjengelig for kontrollorganer og relevante vedkommende myndigheter.

Kommisjonen skal undersøke om det er praktisk mulig å opprette et felles tilgangspunkt for disse tekniske opplysningene.

4. Medlemsstatene skal sikre at ansvaret for å holde et kjøretøy i trafiksikker stand, er definert i nasjonal lovgivning.

KAPITTEL III

MINSTEKRAV TIL TEKNISK KONTROLL

Artikkel 5

Dato og hyppighet for prøving

1. Kjøretøyer skal gjennomgå teknisk kontroll minst innenfor følgende intervaller, med forbehold for det fleksible tidsrommet som anvendes i medlemsstatene i henhold til nr. 3:
 - a) kjøretøyer i gruppe M₁ og N₁: fire år etter den datoen kjøretøyet ble registrert første gang, deretter hvert annet år,
 - b) kjøretøyer i gruppe M₁ som brukes som taxi eller ambulanse, kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄: ett år etter den datoen kjøretøyet ble registrert første gang, deretter hvert år,
 - c) kjøretøyer i gruppe T5 som hovedsakelig brukes på offentlig vei til kommersiell godstransport på vei: fire år etter den datoen kjøretøyet ble registrert første gang, deretter hvert annet år,
2. Medlemsstatene skal fastsette hensiktsmessige intervaller som kjøretøyer i gruppe L3e, L4e, L5e og L7e med et slagvolum på mer enn 125 cm³, skal gjennomgå teknisk kontroll innenfor.
3. Medlemsstatene eller vedkommende myndigheter kan fastsette et rimelig tidsrom som teknisk kontroll skal utføres innenfor, som ikke overstiger intervallene fastsatt i nr. 1.
4. Uten hensyn til datoen for kjøretøyet sine siste tekniske kontroll, kan medlemsstaten eller vedkommende myndighet kreve at det gjennomgår en teknisk kontroll før datoene nevnt i nr. 1 og 2, i følgende tilfeller:
 - etter en ulykke som påvirker de viktigste sikkerhetsrelaterte komponentene i kjøretøyet, for eksempel hjul, fjæring, deformasjonssoner, kollisjonsputeanlegg, styring eller bremseser,

⁽¹¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 av 20. juni 2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette passasjer- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6) og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer (EFT L 171 av 29.6.2007, s. 1).

⁽¹²⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 av 18. juni 2009 om typegodkjenning av motorvogner og motorer med hensyn til utslipp fra tunge kjøretøyer (Euro VI), om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, om endring av forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om oppheving av direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 av 18.7.2009, s. 1).

- dersom kjøretøyets sikkerhets- og miljøsystemer og -komponenter er endret eller modifisert,
- dersom kjøretøys vognkort har skiftet innehaver,
- dersom kjøretøyet har kjørt 160000 km,
- dersom trafiksikkerheten er alvorlig påvirket.

Artikkel 6

Innhold og kontrollmetoder

1. For kjøretøyer som hører inn under dette direktivs virkeområde, unntatt gruppe L3e, L4e, L5e og L7e med et slagvolum på mer enn 125 cm³, skal medlemsstatene sikre at de tekniske kontrollene omfatter minst de områdene som er nevnt i nr. 2 i vedlegg I.
2. For hvert område nevnt i nr. 1, skal vedkommende myndigheter i medlemsstaten eller kontrollorganet utføre en teknisk kontroll som omfatter minst de punktene som er nevnt i nr. 3 i vedlegg I, ved hjelp av den anbefalte eller en likeverdig metode godkjent av vedkommende myndighet som kan anvendes på kontrollene av disse punktene, som angitt i nr. 3 i vedlegg I. Kontrollen kan også omfatte en kontroll av om de respektive delene og komponentene på kjøretøyet tilsvarer de påkrevde sikkerhets- og miljøegenskapene som var gjeldende på godkjenningstidspunktet, eller eventuelt på tidspunktet for ettermontering.

Kontrollen skal utføres ved hjelp av tilgjengelig teknikk og utstyr og uten bruk av verktøy til å demontere eller fjerne noen deler av kjøretøyet.

3. For kjøretøygruppe L3e, L4e, L5e og L7e med et slagvolum på mer enn 125 cm³, skal medlemsstatene bestemme hvilke områder, punkter som skal kontrolleres samt hensiktsmessige kontrollmetoder.

Artikkel 7

Vurdering av mangler

1. For hvert punkt som skal kontrolleres, gir vedlegg I en minsteliste over mulige mangler og deres alvorgrad.
2. Mangler som blir funnet ved periodisk kontroll av kjøretøyer, skal kategoriseres i én av følgende grupper:
 - a) små mangler som ikke har noen vesentlig virkning på kjøretøyets sikkerhet eller miljøvirkning, samt andre mindre avvik fra kravene,
 - b) store mangler som kan sette kjøretøyets sikkerhet i fare eller ha en miljøvirkning eller utsette andre trafikanter for fare, samt andre mer vesentlige avvik fra kravene,
 - c) farlige mangler som utgjør en direkte og umiddelbar fare for trafiksikkerheten eller har en miljøvirkning som berettiger at en medlemsstat eller dens vedkommende myndigheter kan forby bruken av kjøretøyet på offentlig vei.
3. Et kjøretøy som har mangler som hører inn under mer enn én mangelgruppe nevnt i nr. 2, skal klassifiseres i den gruppen som tilsvarer den alvorligste mangelen. Et kjøretøy som har flere mangler innenfor samme kontrollområde som identifisert innenfor virkeområdet for kontrollen nevnt i nr. 2 i vedlegg I, kan klassifiseres i den nest alvorligste mangelgruppen dersom det kan dokumenteres at den samlede virkningen av disse manglene medfører en større risiko for trafiksikkerheten.

Artikkel 8

Kontrollseddel

1. Medlemsstatene skal sikre at kontrollorganene, eller dersom det er relevant, vedkommende myndigheter som har utført en teknisk kontroll av et kjøretøy, utsteder en kontrollseddel for det kjøretøyet som minst angir de standardiserte elementene fra de tilsvarende harmoniserte unionsreglene som fastsatt i vedlegg II.
2. Medlemsstatene skal sikre at kontrollorganene, eller dersom det er relevant, vedkommende myndigheter lager kontrollseddelen, eller dersom det foreligger en elektronisk produsert kontrollseddel, en bekreftet utskrift av dette sertifikatet til den personen som framstiller kjøretøyet for kontroll.
3. Med forbehold for artikkel 5, skal ved omregistrering av et kjøretøy som allerede er registrert i en annen medlemsstat, hver medlemsstat anerkjenne kontrollseddelen utstedt av denne andre medlemsstaten, som om den selv hadde utstedt sertifikatet, forutsatt at kontrollseddelen fortsatt er gyldig med hensyn til den hyppigheten for periodisk kontroll som er fastsatt av den medlemsstaten der

omregistreringen finner sted. I tvilstilfeller kan medlemsstaten der omregistreringen finner sted, kontrollere kontrollseddelsens gyldighet før den anerkjenner det. Medlemsstatene skal meddele Kommisjonen en beskrivelse av kontrollseddelen før 20. mai 2018. Kommisjonen skal underrette komiteen nevnt i artikkel 19. Dette nummer får ikke anvendelse på kjøretøygruppe L3e, L4e, L5e og L7e:

4. Med forbehold for artikkel 5 nr. 4 og nr. 3 i denne artikkel, skal medlemsstatene som et prinsipp anerkjenne en kontrollseddels gyldighet dersom et kjøretøy — som har gyldig bevis for periodisk teknisk kontroll — skifter eier.
5. Fra og med 20. mai 2018 og senest innen 20. mai 2021 skal kontrollorganene elektronisk meddele vedkommende myndigheter i den berørte medlemsstaten de opplysningene som er nevnt i de kontrollsedlene som de utsteder. Slik meddelelse skal finne sted innen rimelig tid etter at hver kontrollsedel er utstedt. Fram til sistnevnte dato kan kontrollorganene meddele vedkommende myndighet de relevante opplysningene på annen måte. Medlemsstatene skal fastsette hvor lenge vedkommende myndighet skal oppbevare disse opplysningene. Dette tidsrommet skal ikke være kortere enn 36 måneder, med forbehold for de nasjonale skatteordningene i medlemsstatene.
6. Med sikte på kontroll av kilometertellere som er montert på normal måte, skal medlemsstatene sikre at opplysningene fra den forrige tekniske kontrollen gjøres tilgjengelig for kontrollørene så snart de foreligger elektronisk. Dersom det konstateres at en kilometerteller er manipulert i den hensikt å redusere eller gi feil framstilling av et kjøretøyets kjørelengde, skal slik manipulering straffes med sanksjoner som er virkningsfulle, står i forhold til overtredelsen og virker avskrekkende.
7. Medlemsstatene skal sikre at resultatene fra de tekniske kontrollene så snart som mulig meldes til eller gjøres tilgjengelig for den myndigheten som er ansvarlig for kjøretøyets registrering. Slik melding skal inneholde opplysningene nevnt i kontrollseddelen.

Artikkel 9

Oppfølging av mangler

1. Dersom det bare er små mangler, skal kjøretøyet anses å være godkjent ved kontrollen, manglene skal rettes, og kjøretøyet skal ikke kontrolleres på nytt.
2. Dersom det er store mangler, skal kjøretøyet anses å være ikke godkjent ved kontrollen. Medlemsstatene eller vedkommende myndighet skal beslutte hvor lenge det aktuelle kjøretøyet kan brukes før det må gjennomgå ny teknisk kontroll. Etterfølgende kontroll skal finne sted i løpet av et tidsrom definert av medlemsstaten eller vedkommende myndighet, men ikke senere enn to måneder etter den første kontrollen.
3. Dersom det er farlige mangler, skal kjøretøyet anses å være ikke godkjent ved kontrollen. Medlemsstatene eller vedkommende myndighet kan beslutte at det aktuelle kjøretøyet ikke skal brukes på offentlig vei, og at godkjenningen til å bruke den i veitrafikken skal stanses midlertidig i et begrenset tidsrom, uten at det skal kreves ny registreringsprosess, inntil manglene er rettet og det er utstedt en ny kontrollsedel som bevitner at kjøretøyet er i trafiksikker stand.

Artikkel 10

Kontrollbevis

1. Kontrollorganet, eller dersom det er relevant, vedkommende myndighet i den medlemsstaten som har utført en teknisk kontroll på et kjøretøy som er registrert på dens territorium, skal framlegge bevis, for eksempel en angivelse på kjøretøyets registreringsdokument, et klistremerke, et sertifikat eller annen lett tilgjengelig informasjon, for hvert kjøretøy som er godkjent ved en slik kontroll. På beviset skal det angis innen hvilken dato neste tekniske kontroll skal finne sted.

Medlemsstatene skal meddele Kommisjonen en beskrivelse av dette beviset før 20. mai 2018. Kommisjonen skal så underrette komiteen nevnt i artikkel 19.

2. Dersom et kontrollert kjøretøy tilhører en kjøretøygruppe som ikke er underlagt registrering i den medlemsstaten der det er tatt i bruk, kan denne medlemsstaten kreve at kontrollbeviset kan framvises på synlig måte på dette kjøretøyet.
3. Med hensyn til fri omsetning skal hver medlemsstat anerkjenne beviset framlagt av et kontrollorgan eller vedkommende myndighet i en annen medlemsstat, i samsvar med nr. 1.

KAPITTEL IV

ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER

Artikkel 11

Kontrollstasjoner og -utstyr

1. Medlemsstatene skal sikre at kontrollstasjoner og -utstyr som brukes til å utføre teknisk kontroll, oppfyller minstekravene fastsatt i vedlegg III.
2. Medlemsstatene skal sikre at kontrollorganene eller, dersom det er relevant, vedkommende myndighet vedlikeholder kontrollstasjoner og -utstyr i samsvar med spesifikasjonene fastsatt av produsentene.
3. Måleutstyr skal jevnlig kalibreres i samsvar med vedlegg III og kontrolleres i samsvar med spesifikasjonene fastsatt av den berørte medlemsstaten eller utstysprodusenten.

Artikkel 12

Kontrollorganer

1. Kontrollorganer der kontrollører foretar teknisk kontroll, skal være godkjent av en medlemsstat eller dens vedkommende myndighet.
2. For å oppfylle minstekravene med hensyn til kvalitetsstyring, skal kontrollorganene oppfylle kravene fastsatt av den godkjennende medlemsstaten. Kontrollorganer skal sikre objektivitet og høy kvalitet ved den tekniske kontrollen.

Artikkel 13

Kontrollører

1. Medlemsstatene skal sikre at de tekniske kontrollene utføres av kontrollører som oppfyller minstekravene til kompetanse og opplæring fastsatt i vedlegg IV. Medlemsstatene kan fastsette tilleggskrav med hensyn til kompetanse og tilhørende opplæring.
2. Vedkommende myndigheter eller eventuelt godkjente opplæringscentre skal gi et sertifikat til kontrollører som oppfyller minstekravene til kompetanse og opplæring. Sertifikatet skal omfatte minst opplysningene nevnt i nr. 3 i vedlegg IV.
3. Kontrollørene som er ansatt og godkjent av vedkommende myndigheter i medlemsstatene eller ved et kontrollorgan 20. mai 2018, skal unntas fra kravene fastsatt i nr. 1 i vedlegg IV.
4. En kontrollør som utfører teknisk kontroll, skal for å sikre at det holdes et høyt nivå av upartiskhet og objektivitet, ikke ha noen interessekonflikter, til den berørte medlemsstatens og vedkommende myndighets tilfredshet.
5. Vedkommende som framstiller kjøretøyet for kontroll, skal underrettes om eventuelle mangler som er funnet på kjøretøyet, og som må rettes opp.
6. Resultatene av en teknisk kontroll kan bare endres, dersom det er relevant, av tilsynsorganet, eller etter framgangsmåten innført av vedkommende myndighet, dersom resultatene fra den tekniske kontrollen er åpenbart feilaktige.

Artikkel 14

Tilsyn med opplæringscentre

1. Medlemsstatene skal sikre at det føres tilsyn med opplæringscentre.
2. Et tilsynsorgan skal utføre minst de oppgavene som er fastsatt i nr. 1 i vedlegg V, og skal oppfylle kravene fastsatt i nr. 2 og 3 i nevnte vedlegg.

Medlemsstatene skal gjøre reglene og framgangsmåtene som gjelder organisasjonene, oppgavene og kravene offentlig tilgjengelige, herunder kravene til uavhengighet som gjelder for personell i et tilsynsorgan.

3. Opplæringscentre som drives direkte av en vedkommende myndighet, skal unntas fra kravene til godkjenning og tilsyn, dersom tilsynsorganet inngår i vedkommende myndighet.
4. Kravene nevnt i nr. 2 og 3 i denne artikkel, kan anses som oppfylt av medlemsstater som krever at opplæringscentre skal være akkreditert i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008.

KAPITTEL V

SAMARBEID OG UTVEKSLING AV OPPLYSNINGER

Artikkel 15

Forvaltningssamarbeid mellom medlemsstatene

1. Medlemsstatene skal utpeke et nasjonalt kontaktpunkt med ansvar for å utveksle opplysninger med de andre medlemsstatene og Kommisjonen om anvendelsen av dette direktiv.
2. Medlemsstatene skal innen 20. mai 2015 sende navn på og kontaktopplysninger for sitt nasjonale kontaktpunkt til Kommisjonen, og skal umiddelbart underrette den om eventuelle endringer i disse opplysningene. Kommisjonen skal utarbeide en liste over alle kontaktpunkter og sende den til medlemsstatene.

Artikkel 16

Elektronisk informasjonsplattform for kjøretøyer

Kommisjonen skal undersøke gjennomførbarheten, kostnadene og nytten av å innføre en elektronisk informasjonsplattform for kjøretøyer ved å dra fordel av eksisterende og allerede iverksatte IT-løsninger med hensyn til internasjonal datautveksling, for å redusere kostnadene så mye som mulig og unngå dobbeltarbeid. Når dette spørsmålet undersøkes, skal Kommisjonen vurdere den mest hensiktsmessige måten for å knytte sammen eksisterende nasjonale systemer med sikte på å forenkle utveksling av opplysninger om data knyttet til teknisk kontroll og kilometerstand mellom de vedkommende myndigheter i medlemsstatene som er ansvarlige for kontroll, registrering og kjøretøygodkjenning, kontrollorganer, produsenter av kontrollutstyr og kjøretøyprodusenter.

Kommisjonen skal også undersøke gjennomførbarheten, kostnadene og nytten av å samle og lagre tilgjengelige opplysninger om de viktigste sikkerhetsrelaterte komponentene i kjøretøyer som har vært involvert i alvorlige ulykker, samt muligheten for å gjøre opplysninger om ulykkeshistorikk og kilometerstand tilgjengelig i anonymisert form for kjøretøykontrollørene, innehavere av vognkort og de som forsker på ulykker.

KAPITTEL VI

DELEGERTE RETTSAKTER OG GJENNOMFØRINGSRETTSAKTER

Artikkel 17

Delegerte rettsakter

Kommisjonen skal bemyndiges til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 18 for å:

- ajourføre bare benevnelsene på kjøretøygrupper nevnt i artikkel 2 nr. 1 og artikkel 5 nr. 1 og 2, ved behov dersom det skjer endringer i kjøretøygruppene som følge av endringer i typegodkjenningsregelverket nevnt i artikkel 2 nr. 1, uten å påvirke virkeområdet for eller hyppigheten av kontrollene,
- ajourføre nr. 3 i vedlegg I med hensyn til metoder, dersom mer effektive og virkningsfulle prøvingsmetoder blir tilgjengelige, uten å utvide listen over punkter som skal kontrolleres,
- tilpasse nr. 3 i vedlegg I, etter en positiv vurdering av aktuelle kostnader og nytte, med hensyn til listen over kontrollpunkter, metoder, årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes og vurdering av mangler dersom det skjer en endring i obligatoriske krav som er relevante for typegodkjenningen i Unionens sikkerhets- eller miljøregelverk.

Artikkel 18

Utøvelse av delegering

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 17, gis Kommisjonen i et tidsrom på fem år fra 19. mai 2014. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om delegeringen av myndighet senest ni måneder før utløpet av femårsperioden. Delegeringen av myndighet skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.
3. Delegeringen av myndighet nevnt i artikkel 17, kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. Beslutningen om tilbakekalling innebærer at delegeringen av myndighet angitt i beslutningen, opphører å gjelde. Tilbakekallingen skal tre i kraft

dagen etter den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt som angis i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.

4. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den samtidig underrette Europaparlamentet og Rådet om dette.
5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 17, skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet gjør innsigelser mot den innen to måneder fra den dag da rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet før utløpet av nevnte tidsrom har underrettet Kommisjonen om at de ikke akter å gjøre innsigelse. Dette tidsrommet skal forlenges med to måneder på initiativ fra Europaparlamentet eller Rådet.

Artikkel 19

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av en komité («Komiteen for teknisk kontroll»). Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Dersom Komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

KAPITTEL VII

SLUTTBESTEMMELSER

Artikkel 20

Rapportering

1. Innen 30. april 2020 skal Kommisjonen framlegge en rapport til Europaparlamentet og Rådet om gjennomføringen og virkningen av dette direktiv, særlig med hensyn til nivået for harmoniseringen av periodiske tekniske kontroller, bestemmelsenes virkning på dets virkeområde, kontrollhyppigheten, den gjensidige anerkjennelsen av kontrollsedler ved omregistrering av kjøretøyer som kommer fra en annen medlemsstat, og resultatene av undersøkelsen om det er gjennomførbart å innføre en elektronisk informasjonsplattform for kjøretøyer, som nevnt i artikkel 16. Rapporten skal også analysere hvorvidt det er behov for å ajourføre vedleggene, særlig i lys av den tekniske utvikling og praksis. Rapporten skal framlegges etter samråd med komiteen nevnt i artikkel 19, og skal dersom det er hensiktsmessig, være fulgt av forslag til regelverk.
2. Kommisjonen skal senest 30. april 2019 framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport på grunnlag av uavhengige undersøkelser, om virkningen av å la dette direktivs virkeområde omfatte lette tilhengere og to- eller trehjuls kjøretøyer. Rapporten skal vurdere utviklingen i trafikkikkerhetssituasjonen i Unionen og for hver undergruppe av L-kjøretøyer sammenligne resultatet av nasjonale trafikkikkerhetstiltak, idet det tas hensyn til gjennomsnittlig kjørelengde for disse kjøretøyene. Særlig skal Kommisjonen vurdere hvorvidt standardene og kostnadene ved periodisk teknisk kontroll i hver kjøretøygruppe står i forhold til de trafikkikkerhetsmålene som er satt. Rapporten skal ledsages av en detaljert konsekvensanalyse som analyserer kostnad og nytte i hele Unionen, herunder den enkelte medlemsstatens spesifisitet. Rapporten skal gjøres tilgjengelig minst seks måneder før framlegging av forslag til regelverk for eventuelt å ta med nye grupper i dette direktivs virkeområde.

Artikkel 21

Sanksjoner

Medlemsstatene skal fastsette regler for sanksjoner som får anvendelse ved brudd på bestemmelsene i dette direktiv, og treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene gjennomføres. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen, virke avskrekkende og ikke medføre forskjellsbehandling.

Artikkel 22

Overgangsbestemmelser

1. Medlemsstatene kan for et tidsrom på høyst fem år etter 20. mai 2018, tillate bruk av kontrollstasjoner og -utstyr nevnt i artikkel 11 som ikke oppfyller minstekravene fastsatt i vedlegg III, til gjennomføring av teknisk kontroll.
2. Medlemsstatene skal anvende kravene fastsatt i vedlegg V senest fra og med 1. januar 2023.

Artikkel 23

Innarbeiding i nasjonal lovgivning

1. Medlemsstatene skal innen 20. mai 2017 vedta og kunngjøre de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

De skal anvende disse bestemmelsene fra 20. mai 2018.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 24

Oppheving

Direktiv 2009/40/EF oppheves med virkning fra 20. mai 2018.

Artikkel 25

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 26

Mottakere

Denne direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utfærdiget i Brussel, 3. april 2014.

For Europaparlamentet *For Rådet*

M. SCHULZ D. KOURKOULAS

President

Formann

UOFFISIELL OVERSETTELSE

VEDLEGG I

MINSTEKRAV TIL INNHOLD OG ANBEFALTE KONTROLLMETODER

1. ALLMENT

I dette vedlegg angis de kjøretøysystemene og komponentene som skal kontrolleres, og de kontrollmetodene og kriteriene som skal anvendes for å fastslå om kjøretøyets tilstand kan godkjennes, beskrives nøyaktig.

Kontrollen skal omfatte minst punktene nevnt i nr. 3 nedenfor, forutsatt at disse hører til utstyret på de kjøretøyene som kontrolleres i den berørte medlemsstaten. Kontrollen kan også omfatte en verifisering av hvorvidt de relevante delene og komponentene på det kjøretøyet tilsvarer de påkrevde sikkerhets- og miljøegenskapene som var gjeldende på godkjenningstidspunktet, eller eventuelt på tidspunktet for ettermontering.

Dersom kjøretøyets konstruksjon ikke gjør det mulig å anvende kontrollmetodene fastsatt i dette vedlegg, skal kontrollen foretas i samsvar med de anbefalte kontrollmetodene som er godtatt av vedkommende myndigheter. Vedkommende myndigheter skal være overbevist om at sikkerhets- og miljøstandardene opprettholdes.

Kontroll av alle punkter som er nevnt nedenfor, skal anses som obligatorisk ved en periodisk teknisk kontroll, unntatt dem som er merket med «X», som gjelder kjøretøyets tilstand og dets egnethet til bruk på vei, men som ikke anses som en vesentlig del av den periodiske tekniske kontrollen.

«Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes» gjelder ikke når det vises til krav som ikke var fastsatt i det relevante regelverket for godkjenning av kjøretøyer på tidspunktet for første gangs registrering eller første gangs ibruktaking, eller i kravene til ettermontering.

Dersom det er angitt at en kontrollmetode er visuell, betyr det at kontrolløren, i tillegg til å se på de aktuelle punktene, også skal ta på dem, vurdere støy eller benytte enhver annen egnet framgangsmåte for å kontrollere dem uten å bruke verktøy.

2. KONTROLLOMFANG

Kontrollen skal omfatte minst følgende områder:

- 0) Identifikasjon av kjøretøyet
- 1) Bremselanlegg
- 2) Styring
- 3) Sikt
- 4) Belysningsutstyr og deler av det elektriske systemet
- 5) Aksler, hjul, dekk, fjæring
- 6) Understell og understellsutstyr
- 7) Annet utstyr
- 8) Forstyrrelser
- 9) Tilleggskontroller av kjøretøyer for persontransport i gruppe M₂ og M₃.

3. INNHOLD OG KONTROLLMETODER, VURDERING AV MANGLER PÅ KJØRETØYER

Kontrollen skal omfatte minst de punktene og bruke de minstestandardene og de anbefalte metodene som er angitt i tabellen nedenfor.

For hvert kjøretøysystem og for hver komponent som skal kontrolleres, skal vurderingen av mangler i hvert enkelt tilfelle utføres i samsvar med kriteriene angitt i tabellen.

Mangler som ikke er oppført i dette vedlegg, skal vurderes med tanke på hvilken risiko de utgjør for trafikksikkerheten.

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig

0. IDENTIFIKASJON AV KJØRETØYET

0.1. Kjennermerker (dersom det er obligatorisk i henhold til kravene ⁽¹⁾)	Visuell kontroll	a) Kjennermerke(r) mangler eller er så dårlig festet at det/de kan falle av.		X	
		b) Preging mangler eller er uleselig.		X	
		c) Ikke i samsvar med kjøretøyets registreringspapirer eller med registre.		X	
0.2. Kjøretøyets understallsnummer/serienummer	Visuell kontroll	a) Mangler eller kan ikke finnes.		X	
		b) Ufullstendig, uleselig, åpenbart forfalsket, eller stemmer ikke med kjøretøyets registreringspapirer.		X	
		c) Kjøretøyets registreringspapirer er uleselige eller inneholder skrivefeil.	X		

1. BREMSEANLEGG

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig

1.1. Mekanisk tilstand og virkemåte

1.1.1 DriftsbremSENS pedalakse/håndbremSENS aksE	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift. Merk: Kjøretøyer med servobremS bør kontrolleres med motoren slått av.	a) Pedalakse for stram.		X	
		b) For stor slitasje eller slakk.		X	
1.1.2. Pedalens/håndtakets tilstand og bremsepedalens vandrING	Visuell kontroll av delene mens bremseanlegget er i drift. Merk: Kjøretøyer med servobremS bør kontrolleres med motoren slått av.	a) For stor vandrING eller utilstrekkelig vandrINGSreserve.		X	
		b) Bremsebetjeningsinnretningen returnerer ikke korrekt. Dersom dens funksjon påvirkes.	X	X	
		c) Gummibegget på bremsepedalen mangler, sitter løst eller er slitt.		X	
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	Visuell kontroll av komponentene ved normalt driftstrykk. Kontroller hvor lang tid det tar for vakuum eller lufttrykk å nå et sikkert driftstrykk samt virkemåten til varslingsinnretningen, flerkretsbeskyttelsesventilen og	a) Utilstrekkelig trykk/vakuum til å aktivere bremsen minst fire ganger etter at varselsignalet er utløst (eller manometeret varsler fare). Minst to aktiveringer av bremsen etter at varselsignalet er		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	trykkavlastningsventilen.	utløst (eller manometeret varsler fare).			
		b) Det tar for lang tid å øke trykk/vakuum til et sikkert driftsnivå i henhold til kravene ⁽¹⁾ .		X	
		c) Flerkretsbeskyttelsesventilen eller trykkavlastningsventilen virker ikke.		X	
		d) Luftlekkasje som fører til merkbart trykkfall eller hørbar luftutstrømning.		X	
		e) Utvendig skade innvirker trolig på bremseanleggets virkemåte. NødbremSENS bremseevne er ikke tilstrekkelig.		X	X
1.1.4. Varselsignal for utilstrekkelig trykk, manometer	Funksjonskontroll	Defekt varselsignal eller manometer. Lavt trykk angis ikke.	X	X	
1.1.5. Håndbetjent	Visuell kontroll av komponentene mens	a) Ventil sprukket, skadet eller meget slitt.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
bremseventil	bremseanlegget er i drift.	b) Betjening av ventil ikke pålitelig, eller mulighet for funksjonssvikt i ventil.		X	
		c) Løse tilslutninger eller lekkasjer i anlegget.		X	
		d) Funksjonssvikt.		X	
1.1.6. Parkeringsbrems, betjeningsarm, låseinretning for parkeringsbrems, elektronisk parkeringsbrems	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift.	a) Utilstrekkelig låsing.		X	
		b) Stor slitasje på betjeningsarmens akse eller på sperremekanismen. For stor slitasje.	X	X	
		c) For stor vandring på betjeningsarmen tyder på feil ved justeringen.		X	
		d) Aktivator mangler, er skadet eller virker ikke.		X	
		e) Feil virkemåte, varslingsindikator viser funksjonssvikt.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.7. Bremsventiler (fotventiler, avlastningsventiler, regulatorer)	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift.	a) Ventil skadet eller for stor luftlekkasje. Dersom dens funksjon påvirkes.		X	X
		b) For stort oljeforbruk i kompressoren.	X		
		c) Ventil ikke pålitelig eller feil montert.		X	
		d) Utslipp eller lekkasje av hydraulisk væske. Dersom dens funksjon påvirkes.		X	X
1.1.8. Koplinger på tilhengerbrems (elektriske og pneumatiske)	Kople til og kople fra bremseanleggskopling mellom trekkvogn og tilhenger.	a) Defekt kran eller selvlukkende ventil. Dersom dens funksjon påvirkes.	X	X	
		b) Kran eller ventil ikke pålitelig eller feil montert. Dersom dens funksjon påvirkes.	X	X	
		c) Ikke tilstrekkelig tett. Dersom dens funksjon påvirkes.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Virker ikke som de skal. Bremsens virkemåte påvirket.		X	X
1.1.9. Akkumulator, trykkluftbeholder	Visuell kontroll.	a) Beholder lett skadet eller lett korrodert. Beholder sterkt skadet, korrodert eller utett.	X	X	
		b) Dreneringsventilens virkemåte påvirket. Dreneringsventil virker ikke.	X	X	
		c) Beholder ikke sikker eller feil montert.		X	
1.1.10. Bremskraftforsterker, hovedsylindere (hydrauliske anlegg)	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Bremskraftforsterker defekt eller virker ikke. Dersom den ikke virker.		X	X
		b) Hovedsylindere defekt, men bremsen virker fortsatt. Hovedsylindere defekt eller utett.		X	X
		c) Hovedsylindere ikke tilstrekkelig festet, men bremsen virker fortsatt.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Hovedsylindere ikke tilstrekkelig festet.			
		d) For lite bremsevæske, under MIN-merket. Bremsevæsknivået betydelig under MIN-merket. Ingen bremsevæske synlig.	X	X	X
		e) Lokk på beholder for hovedsylindere mangler.	X		
		f) Varsellampe for bremsevæske lyser eller er defekt.	X		
		g) Innretningen som varsler for lavt bremsevæsknivå, fungerer ikke tilfredsstillende.	X		
1.1.11. Bremsrør	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Overhengende fare for svikt eller brudd.			X
		b) Lekkasje i rør eller tilslutninger (trykkluftbremseanlegg). Lekkasje i rør eller tilslutninger (hydraulisk bremseanlegg).		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		c) Rør skadet eller sterkt korrodert. Påvirker bremsenes funksjon i form av blokkering eller overhengende risiko for lekkasje.		X	X
		d) Rør feil plassert. Risiko for skade.	X	X	
1.1.12. Bremseslanger	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Overhengende fare for svikt eller brudd.			X
		b) Slanger skadede, slitte, vridde eller for korte. Slanger skadede eller slitte.	X	X	
		c) Lekkasje i slanger eller tilslutninger (trykkluftbremseanlegg). Lekkasje i slanger eller tilslutninger (hydraulisk bremseanlegg).		X	X
		d) Slanger utvider seg for mye under trykk. Kord skadet.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		e) Slinger porøse.		X	
1.1.13. Bremsbelegg og bremsklosser	Visuell kontroll.	a) Belegg eller klosser meget slitt (minstemerket nådd). Belegg eller klosser meget slitt (minstemerket ikke synlig).		X	X
		b) Belegg eller klosser tilsmusset (olje, fett, o.l.). Bremssevnen påvirket.		X	X
		c) Belegg eller kloss mangler eller er feil montert.			X
1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	Visuell kontroll.	a) Trommel eller skive slitt. Trommel eller skive meget slitte, med synlige riper, sprekker, rifter eller andre feil som svekker sikkerheten.		X	X
		b) Trommel eller skive tilsmusset (olje, fett, o.l.). Bremssevnen påvirket.		X	X
		c) Trommel eller skive mangler.			X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Bremseskjold ikke tilstrekkelig festet.		X	
1.1.15. Bremskabler, stenger, armer, forbindelsesledd	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Kabler skadet eller deformert. Bremsesevnen påvirket.		X	X
		b) Komponent meget slitt eller korrodert. Bremsesevnen påvirket.		X	X
		c) Svakheter ved forbindelsesledd mellom kabler eller stag.		X	
		d) Kabelføring defekt.		X	
		e) Bremsseanleggets frie bevegelighet begrenset.		X	
		f) Unormal bevegelse av armer/forbindelsesledd som følge av feiljustering eller sterk slitasje.		X	
1.1.16. Bremsesyndrerer	Visuell kontroll av komponentene mens	a) Sylindrer sprukket eller skadet.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
(herunder fjærbremser og hydrauliske sylindrer)	bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	Bremseevnen påvirket.			
		b) Sylinder utett. Bremseevnen påvirket.		X	X
		c) Sylinder ikke tilstrekkelig festet eller feil montert. Bremseevnen påvirket.		X	X
		d) Sylinder sterkt korrodert. Vil sannsynligvis sprekke.		X	X
		e) For liten eller for stor vandring for stempel eller membran. Bremseevne påvirket (manglende frigang).		X	X
		f) Støveskyttelseskappe er skadet. Støveskyttelseskappe mangler eller er sterkt skadet.	X	X	
1.1.17. Automatisk	Visuell kontroll av komponentene mens	a) Forbindelsesledd defekt.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
lastavhengig bremsekraftregulator	bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	b) Forbindelsesledd feil justert.		X	
		c) Ventil sitter fast eller virker ikke (ABS-funksjon). Ventil sitter fast eller virker ikke.		X	X
		d) Ventil mangler (dersom det kreves en slik).			X
		e) Merkeplate mangler.	X		
		f) Opplysninger uleselige eller ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	X		
1.1.18. Dødgangsregulatorer og -indikatorer	Visuell kontroll.	a) Regulator er skadet, sitter fast eller beveger seg unormalt, er sterkt slitt eller feil innstilt.		X	
		b) Regulator defekt.		X	
		c) Feil montert eller utskiftet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.19. Mellomakslebremsanlegg (dersom montert eller påkrevd)	Visuell kontroll.	a) Feil montert eller feil ved forbindelsene. Dersom dens funksjon påvirkes.	X	X	
		b) Anlegg åpenbart defekt eller mangler.		X	
1.1.20. Automatisk aktivering av tilhengerbrems	Kople fra bremsekopling mellom trekkvogn og tilhenger.	Tilhengerbrems slår ikke automatisk inn når koplingen frakoples.			X
1.1.21. Hele bremseanlegget	Visuell kontroll	a) Andre bremseinnretninger (f.eks. frostvæskpumpe, lufttørker osv.) har utvendige skader eller er sterkt korrodert på en måte som er skadelig for bremseanlegget. Bremsesevnen påvirket.		X	X
		b) lekkasje av luft eller frostvæske. Anleggets funksjon påvirket.	X	X	
		c) Komponenter usikre eller feil montert.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Usikker endring av komponent ⁽³⁾ . Bremsesevnen påvirket.		X	X
1.1.22. Kontrollforbindelser (dersom montert eller påkrevd)	Visuell kontroll	a) Mangler.		X	
		b) Skadet. Ubrukelige eller utette.	X	X	
1.1.23. Påløpsbrems	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Utilstrekkelig virkning.		X	
1.2. DriftsbremSENS bremseevne og bremsevirkning					
1.2.1. Bremsesevne	Ved prøving på bremsefelt eller, dersom dette ikke er mulig, ved prøving på vei, aktiveres bremsene gradvis opptil høyeste bremsevirkning.	a) Utilstrekkelig bremsevirkning på ett eller flere hjul. Ingen bremsevirkning på ett eller flere hjul.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		<p>b) Bremsvirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 70 % av den største registrerte virkningen fra det andre hjulet på den samme akselen. Eller, ved bremseprøving på vei avviker kjøretøyet sterkt fra sin kurs.</p> <p>Bremsvirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 50 % av den største registrerte virkningen fra det andre hjulet på den samme akselen dersom kjøretøyet har styrende aksler.</p>		X	X
		c) Bremskraften ikke gradvis (hugger).		X	
		d) Reaksjonstiden for lang på ett av hjulene.		X	
		e) For store svingninger i bremskraften ved hver hele omdreining av hjulet.		X	
1.2.2. Bremsvirkning	<p>Prøving på et bremsefelt, eller dersom det ikke kan brukes av tekniske årsaker, ved prøving på vei ved hjelp av en retardasjonsmåler for å fastslå koeffisienten for bremsvirkning i forhold til største tillatte masse, eller når det gjelder semitrailere, summen av tillatte akseltrykk.</p> <p>Kjøretøyer eller en tilhenger med en største tillate</p>	<p>Følgende minsteverdier oppnås ikke¹:</p> <p>1. Kjøretøyer som er registrert første gang etter 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Gruppe M₁: 58 % — Gruppe M₂ og M₃: 50 % — Gruppe N₁: 50 % 		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	masse på over 3,5 tonn skal kontrolleres i henhold til standardene i ISO 21069 eller tilsvarende metoder. Prøvinger på vei bør utføres under tørre forhold på en flat og rett vei.	<ul style="list-style-type: none"> — Gruppe N₂ og N₃: 50 % — Gruppe O₂, O₃ og O₄: <ul style="list-style-type: none"> — for semitrailere: 45 %² — for slepvogner: 50 % 			
		<p>2. Kjøretøyer som er registrert første gang før 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Gruppe M₁, M₂ og M₃: 50 %³ — Gruppe N₁: 45 % — Gruppe N₂ og N₃: 43 %⁴ — Gruppe O₂, O₃ og O₄: 40 %⁵ 		X	
		<p>3. Andre grupper</p> <p>Gruppe L (begge bremsesammen):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Gruppe L1e: 42 % — Gruppe L2e, L6e: 40 % — Gruppe L3e: 50 % — Gruppe L4e: 46 % — Gruppe L5e, L7e: 44 % <p>Gruppe L (bakhjulsbrems):</p> <p>alle grupper: 25 % av kjøretøyets totalmasse</p> <p>Mindre enn 50 % av ovennevnte verdier er oppnådd.</p>		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig

1.3. Nødbremsens bremseevne og bremsevirkning (dersom det benyttes separat anlegg)

1.3.1. Bremseevne	Dersom nødbremseanlegget er atskilt fra driftsbremseanlegget, anvendes metoden angitt i 1.2.1.	a) Utilstrekkelig bremsevirkning på ett eller flere hjul. Ingen bremsevirkning på ett eller flere hjul.		X	X
		b) Bremsevirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 70 % av den største registrerte virkningen fra et annet hjul på den samme angitte akselen. Eller, ved bremseprøving på vei avviker kjøretøyet sterkt fra sin kurs. Bremsevirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 50 % av den største registrerte virkningen fra det andre hjulet på den samme akselen dersom kjøretøyet har styrende aksler.		X	X
		c) Bremskraften ikke gradvis (hugger).		X	
1.3.2. Bremsevirkning	Dersom nødbremseanlegget er atskilt fra driftsbremseanlegget, anvendes metoden angitt i 1.2.2.	Bremsevirkningen er mindre enn 50 % ⁶ av driftsbremsens bremseevne som definert i nr. 1.2.2 i forhold til største tillatte masse.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Mindre enn 50 % av ovennevnte verdier for bremsevirkning nådd.			

1.4. Parkeringsbremsens bremseevne og bremsevirkning

1.4.1	Bremseevne	Prøv bremsen ved kontroll på et bremsefelt.	Bremsen virker ikke på den ene siden, eller kjøretøyet avviker sterkt fra sin kurs ved bremseprøving på vei. Mindre enn 50 % av verdiene for bremsevirkning som nevnt i nr. 1.4.2 nådd i forhold til kjøretøyets masse ved kontroll.		X	X
1.4.2.	Bremsevirkning	Prøving på et bremsefelt. Dersom det ikke er mulig, prøving på vei, enten ved hjelp av en indikerende eller registrerende retardasjonsmåler eller med kjøretøyet i en bakke med kjent helning.	Koeffisienten for bremsevirkning er ikke, for alle kjøretøyer, minst 16 % i forhold til største tillatte masse eller, for motorvogner minst 12 % i forhold til kjøretøyets største tillatte totalmasse, avhengig av hvilken verdi som er størst Mindre enn 50 % av ovennevnte verdier for bremsevirkning nådd.		X	X
1.5	Mellomakslebremsanleggets	Visuell kontroll og om mulig prøving av om anlegget virker.	a) Bremsevirkningen ikke gradvis (gjelder ikke for motorbrems).		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
bremseevne		b) Anlegget virker ikke.		X	
1.6. Blokkeringsfrie bremses (ABS)	Visuell kontroll og kontroll av varslingsinnretningen og/eller bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	a) Funksjonssvikt i varslingsinnretningen.		X	
		b) Varslingsinnretningen viser funksjonssvikt i anlegget.		X	
		c) Hjulhastighetsfølere mangler eller er skadet.		X	
		d) Ledninger er skadet.		X	
		e) Andre komponenter mangler eller er skadet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		f) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.		X	
1.7. Elektronisk bremsanlegg (EBS)	Visuell kontroll og kontroll av varslingsinnretningen og/eller bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	a) Funksjonssvikt i varslingsinnretningen.		X	
		b) Varslingsinnretningen viser funksjonssvikt i anlegget.		X	
		c) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.		X	
1.8. Bremsvæske	Visuell kontroll	Bremsvæsken forurenset eller sedimentert. Overhengende fare for svikt.		X	X

2. STYRING

2.1. Mekanisk tilstand

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
2.1.1. Styrings tilstand	Drei rattet fra den ene ytterkant til den andre når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter, med hjulene løftet fra bakken eller på dreieskiver. Visuell kontroll av styreinretningens virkemåte.	a) Styreinretningen er tung å håndtere.		X	
		b) Styreaksel er vridd eller rillene slitt. Påvirker funksjonsevnen.		X	X
		c) For stor slitasje på styreaksel. Påvirker funksjonsevnen.		X	X
		d) For stor vandring på styreaksel. Påvirker funksjonsevnen.		X	X
		e) Lekkasje. Dråpedannelse.	X	X	
2.1.2. Snekkehusets feste	Drei rattet/styret med urviseren og deretter i motsatt retning, eller bruk en spesialtilpasset innretning som måler rattslakk, når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter med vekten av hjulene mot bakken.	a) Snekkehuset er ikke ordentlig festet. Festene er løse i farlig grad eller har relativ bevegelse mot synlig understell/karosseri.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	Visuell kontroll av snekkehusets feste i understellet.	b) Utvidede festehull i understellet. Festene alvorlig påvirket.		X	X
		c) Festebolter mangler eller har bruddskader. Festene alvorlig påvirket.		X	X
		d) Snekkehuset har bruddskader. Stabiliteten eller husets feste er påvirket.		X	X
2.1.3. Overføringsinnretningens tilstand	Drei rattet med urviseren og i motsatt retning, eller bruk en spesialtilpasset innretning som måler rattslakk, når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter og med hjulene på bakken. Visuell kontroll av styrekomponentene med tanke på slitasje, bruddskader og sikkerhet.	a) Relativ bevegelse mellom komponenter som bør være faste. For stor bevegelse eller sannsynlighet for å løsne.		X	X
		b) For stor slitasje ved ledd. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		c) En komponent er bruddskadet eller deformert. Påvirker funksjonsevnen.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Låseinretninger mangler.		X	
		e) Komponenter feil innstilt (f.eks. forbindelsesstang eller styrestang).		X	
		f) Usikker endring (³). Påvirker funksjonsevnen.		X	X
		g) Støvbekyttelseskappe skadet eller forringet. Støvbekyttelseskappe mangler eller er sterkt forringet.	X	X	
2.1.4. Overføringsinnretningens virkemåte	Drei rattet med urviseren og i motsatt retning, eller bruk en spesialtilpasset innretning som måler rattslakk, når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter og med hjulene på bakken. Visuell kontroll av styredelene med tanke på slitasje, bruddskader og sikkerhet.	a) Overføringsinnretning i bevegelse støter mot en fast del på understellet.		X	
		b) Styringsstopp virker ikke eller mangler.		X	
2.1.5. Servostyring	Kontroller styresystemet for lekkasjer og kontroller	a) Væskelekkasje eller funksjoner påvirket.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	nivået i beholderen for hydraulisk væske (dersom det er synlig). Kontroller at servostyringssystemet virker med hjulene på bakken og motoren i gang.	b) For lite væske (under MIN-merket). Utilstrekkelig beholder.	X	X	
		c) Mekanismen virker ikke. Styringen påvirket.		X	X
		d) Mekanismen har bruddskader eller er ikke tilstrekkelig festet. Styringen påvirket.		X	X
		e) Komponenter er feil innstilt eller støter sammen. Styringen påvirket.		X	X
		f) Usikker endring ⁽³⁾ . Styringen påvirket.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		g) Kabler/slanger er skadet eller sterkt korrodert. Styringen påvirket.		X	X

2.2. Ratt, rattstamme og styre

2.2.1. Rattets/styrets tilstand	Trekk i og skyv på rattet på linje med rattstammen og skyv rattet/styret i forskjellige retninger i rett vinkel i forhold til rattstammen/gaflene, når kjøretøyet står over en smøregrov eller på en billøfter og med hjulenes vekt på bakken. Visuell kontroll av dødgang og leddkoplinger eller universalledd.	a) Relativ bevegelse mellom ratt og rattstamme, som tyder på at noe er løst. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		b) Sikringsinnretning på rattnav mangler. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		c) Rattnav, rattkrans eller ratteiker er bruddskadet eller sitter løst. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
2.2.2. Rattstamme/rattgaffel	Trekk i og skyv på rattet på linje med rattstammen og	a) For stor vandring opp eller ned i midten av rattet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
og styringsdempere	skyv rattet/styret i forskjellige retninger i rett vinkel i forhold til rattstammen/gaflene, når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter og med hjulenes vekt på bakken. Visuell kontroll av dødgang og leddkoplinger eller universalledd.	b) For stor vandring i toppen av rattstammen radielt fra rattstammens akse.		X	
		c) Slitasje på leddkoplinger.		X	
		d) Ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		e) Usikker endring ⁽³⁾ .			X
2.3. Dødgang	Drei rattet forsiktig med urviseren og i motsatt retning så langt som mulig uten å bevege hjulene, når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter, med kjøretøyets vekt på hjulene, motoren om mulig i gang for kjøretøyer med servostyring og med hjulene rettet framover. Visuell kontroll av frigang.	For stor frigang i rattet, for eksempel at et punkt på rattkranen beveger seg med mer enn en femdel av rattets diameter, eller er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Sikker styring påvirket.		X	X
2.4. Hjulinnstilling (X) ⁽²⁾	Kontroller innstillingen av styrende hjul med egnet utstyr.	Innstillingen er ikke i samsvar med kjøretøyproduzentens data eller krav ⁽¹⁾ . Kjøring rett fram påvirket, retningsstabiliteten forringet.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
2.5. Svingskive på tilhengerens styrende aksel	Visuell kontroll eller kontroll ved hjelp av en spesialtilpasset innretning som måler rattslakk	a) Komponenten lett skadet. Komponenten sterkt skadet eller sprukket.		X	X
		b) For stor slakk. Kjøring rett fram påvirket, retningsstabiliteten forringet.		X	X
		c) Ikke tilstrekkelig festet. Festet alvorlig påvirket.		X	X
2.6. Elektronisk servostyring (EPS)	Visuell kontroll og kontroll av samsvar mellom rattets og hjulenes vinkel når motoren startes og slås av, og/eller ved bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	a) Varsellampe for funksjonssvikt i EPS angir enhver type feil ved systemet.		X	
		b) Manglende samsvar mellom rattets og hjulenes vinkler. Styringen påvirket.		X	X
		c) Servo virker ikke.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.		X	
3. SIKT					
3.1. Synsfelt	Visuell kontroll fra førerasetet.	Hindring i førerens synsfelt som i vesentlig grad påvirker sikten framover og til sidene (utenfor vindusviskernes rekkevidde).	X		
		Sikten hemmet i området som vindusviskeren rengjør, eller utvendige speil er ikke synlige.		X	
3.2. Vinduenes tilstand	Visuell kontroll.	a) Sprukket eller misfarget glassrute eller gjennomsiktig panel (dersom det er tillatt) (utenfor vindusviskernes rekkevidde).	X		
		Sikten hemmet i området som vindusviskeren rengjør, eller utvendige speil er ikke synlige.		X	
		b) Glassrute eller gjennomsiktig panel (herunder reflekterende eller farget folie) som ikke oppfyller kravene ⁽¹⁾ (utenfor vindusviskernes rekkevidde),	X		
		Sikten hemmet i området som vindusviskeren rengjør, eller		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		utvendige speil er ikke synlige.			
		c) Glassrute eller gjennomsiktig panel i uakseptabel stand.		X	
		Sikten sterkt hemmet i området som vindusviskeren rengjør.			X
3.3. Speil eller speilinnretninger	Visuell kontroll.	a) Speilet eller innretningen mangler eller er ikke montert i samsvar med kravene ⁽¹⁾ (minst to speilinnretninger er tilgjengelig).		X	
		Mindre enn to speilinnretninger er tilgjengelig.		X	
		b) Speilet eller innretningen er lett skadet eller sitter løst.	X		
		Speilet eller innretningen virker ikke, er sterkt skadet, sitter løst eller er ikke tilstrekkelig festet.		X	
		c) Nødvendig synsfelt ikke dekket.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
3.4. Vindusviskere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Viskere virker ikke eller mangler, eller er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
		b) Viskerblad defekt.	X		
		Viskerblad mangler eller er tydelig defekt.		X	
3.5. Vindusspyler	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Vindusspylere virker ikke tilstrekkelig (mangler væske, men pumpen virker, eller strålen er feiljustert).	X		
		Vindusspylere virker ikke.		X	
3.6. Avduggingsanlegg (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Systemet virker ikke eller er tydelig defekt.	X		

4. LYKTER, REFLEKSINNRETNINGER OG ELEKTRISK UTSTYR

4.1. Frontlykter

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.1.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Defekt eller manglende lampe/lyskilde (flere lamper/lyskilder; når det gjelder LED, er det inntil 1/3 som ikke virker). Enkeltlamper/-lyskilder; når det gjelder LED, sikten alvorlig hemmet.	X	X	
		b) Prosjeksjonssystem (reflektor og glass) lett defekt. Prosjeksjonssystem (reflektor og glass) sterkt defekt eller mangler.	X	X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet.		X	
4.1.2. Innstilling	Still inn hver frontlykts vannrette lysstråle ved nærlys ved hjelp av en innretning for innstilling av lykter eller en skjerm, eller ved å bruke kjøretøyets elektroniske grensesnitt.	a) Frontlyktens lysstråle er ikke innenfor grenseverdiene fastsatt i kravene ⁽¹⁾ .		X	
		b) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	
4.1.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte, eller bruk av kjøretøyets elektroniske grensesnitt.	a) Bryteren virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ (antall frontlykter som tennes samtidig).	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Største tillatte lysstyrke foran overskredet.			
		b) Betjeningsinnretningen virker ikke tilfredsstillende.		X	
		c) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.		X	
4.1.4. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
		b) Produkter på glasset eller lyskilden, som tydelig reduserer lysstyrken eller endrer fargen på lyset fra lykten.		X	
		c) Lyskilden og lykten passer ikke sammen.		X	
4.1.5. Nivelleringsinnretning	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte, om mulig,	a) Innretningen virker ikke.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
(dersom det er obligatorisk)	eller bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	b) Manuell innretning kan ikke betjenes fra førerstedet.		X	
		c) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.		X	
4.1.6. Frontlyktens rengjøringsinnretning (dersom det er obligatorisk)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Innretningen virker ikke. Når det gjelder gassutladningslampe.	X	X	

4.2. Lykter for markeringslys foran og bak, lykter for sidemarkeringslys, lykter for toppmarkeringslys og lykter for kjørelens

4.2.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lyskilde defekt.		X	
		b) Glass defekt.		X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.2.2. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Bryter virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Lykter for markeringslys bak og lykter for sidemarkeringslys kan slås av når frontlyktene er på.		X	
		b) Betjeningsinnretningen virker ikke tilfredsstillende.		X	
4.2.3. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Rødt lys foran eller hvitt lys bak; sterkt redusert lysstyrke.	X	X	
		b) Produkter på glasset eller lyskilden, som reduserer lyset, lysstyrken eller endrer fargen på lyset fra lykten. Rødt lys foran eller hvitt lys bak; sterkt redusert lysstyrke.	X	X	
4.3. Lykter for stopplys					
4.3.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Defekt lyskilde (flere lyskilder; når det gjelder LED, er det inntil 1/3 som ikke virker). Enkeltlyskilde; når det gjelder LED, er det inntil 2/3 som	X	X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		ikke virker. Ingen lyskilder fungerer.			
		b) Lett defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis). Sterkt defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).	X	X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	
4.3.2. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte, eller bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	a) Bryter virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Forsinket tenning. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	X
		b) Betjeningsinnretningen virker ikke tilfredsstillende.		X	
		c) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Nødbremselyset fungerer ikke, eller fungerer ikke riktig.		X	
4.3.3. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Hvitt lys bak; sterkt redusert lysstyrke.	X	X	
4.4. Lykter for retningslys og lykter for nødsignallys					
4.4.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Defekt lyskilde (flere lyskilder; når det gjelder LED, er det inntil 1/3 som ikke virker). Enkeltlyskilde; når det gjelder LED, er det inntil 2/3 som ikke virker.	X	X	
		b) Lett defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis). Sterkt defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).	X	X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.4.2. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Bryter virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Virker ikke i det hele tatt.	X	X	
4.4.3. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
4.4.4. Blinkfrekvens	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Blinkfrekvens er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ (frekvens avviker mer enn 25 %).	X		
4.5. Lykter for tåkelys foran og bak					
4.5.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lyskilde defekt. (flere lyskilder; når det gjelder LED, er det inntil 1/3 som ikke virker). Enkeltlyskilde; når det gjelder LED, er det inntil 2/3 som ikke virker.	X	X	
		b) Lett defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis). Sterkt defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).	X	X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Meget alvorlig risiko for å falle av eller blende motgående trafikk.			
4.5.2. Innstilling (X) ⁽²⁾	Kontroll av virkemåte og ved hjelp av en innretning for innstilling av lykter.	Den vannrette innstillingen til lykt for tåkelys foran er feil når lysstrålen har lys-/mørkegrense (grensen for lav). Lys-/mørkegrense over grensen for lykt for nærlys.	X	X	
4.5.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Bryter virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Virker ikke.	X	X	
4.5.4. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
		b) System virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
4.6. Lykter for ryggelys					
4.6.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lyskilde defekt.	X		

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Glass defekt.	X		
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	
4.6.2. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
		b) System virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
4.6.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Bryter virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Lykt for ryggelys kan slås på når gearet ikke står i revers.	X	X	
4.7. Lykt for kjennemerke bak					
4.7.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten kaster direkte eller hvitt lys bakover.	X		
		b) Lyskilde defekt. (Flere lyskilder).	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Lyskilde defekt. (Enkeltlyskilde).			
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	
4.7.2. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	System virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	X		
4.8. Refleksinnretninger, (lysreflekterende) synlighetsmerking og kjennemerker bak					
4.8.1. Tilstand	Visuell kontroll.	a) Refleksinnretning defekt eller skadet. Refleksinnretning påvirket.	X	X	
		b) Refleksinnretning ikke tilstrekkelig festet. Vil sannsynligvis falle av.	X	X	
4.8.2. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll.	Innretning, reflektert farge og stilling ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Manglende eller reflekterende rød farge foran eller hvit farge bak.			

4.9. Obligatoriske kontrollinnretninger for belyningsutstyr

4.9.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Virker ikke. Virker ikke for lykt for fjernlys eller lykt for tåkelys bak.	X	X	
4.9.2. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	X		
4.10. Elektriske forbindelser mellom trekkvogn og tilhenger eller semitrailer	Visuell kontroll: undersøk om mulig forbindelsens elektriske gjennomgang.	a) Faste deler ikke forsvarlig festet. Løs kontakt.	X	X	
		b) Skadet eller slitt isolering. Kan sannsynligvis forårsake kortslutning.	X	X	
		c) Tilhengerens eller trekkvognens elektriske forbindelser virker ikke riktig.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Tilhengerens bremselys virker ikke i det hele tatt.			
4.11. Elektrisk ledningsnett	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter, herunder av motorrommet (dersom det er relevant).	a) Ledningsnettet utilstrekkelig eller uforsvarlig festet. Fester løse, berører skarpe kanter, koplinger kan sannsynligvis bli frakoplet. Ledningene kan sannsynligvis komme i kontakt med varme deler, roterende deler eller bakken, koplinger frakoplet (relevante deler for bremsing, styring).	X	X	X
		b) Ledningsnettet lett slitt. Ledningsnettet meget slitt. Ledningsnettet ekstremt slitt (relevante deler for bremsing, styring).	X	X	X
		c) Skadet eller slitt isolering. Kan sannsynligvis forårsake kortslutning. Overhengende fare for brann eller gnistdannelse.	X	X	X
4.12. Ikke-obligatoriske lykter og refleksinnretninger	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) En montert lykt/refleksinnretning er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	X		

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
(X) ⁽²⁾		Avgir/reflekterer rødt lys foran eller hvitt lys bak.		X	
		b) Lyktens funksjon er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Antall frontlykter som lyser samtidig, overstiger tillatt lysstyrke; avgir rødt lys foran eller hvitt lys bak.	X	X	
		c) Lykten/refleksinnretningen ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	
4.13. Batteri(er)	Visuell kontroll.	a) Ikke tilstrekkelig festet. Ikke ordentlig festet, kan sannsynligvis forårsake kortslutning.	X	X	
		b) Lekkasje. Tap av farlige stoffer.	X	X	
		c) Bryter defekt (dersom det kreves en slik).		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Sikringer defekte (dersom det kreves slike).		X	
		e) Utilstrekkelig ventilasjon (dersom det kreves).		X	

5. AKSLER, HJUL, DEKK OG FJÆRING

5.1 Aksler

5.1.1. Aksler	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn.	a) Aksel bruddskadet eller deformert.			X
		b) Ikke tilstrekkelig festet til kjøretøyet. Stabiliteten svekket, funksjonsevnen påvirket. For stor bevegelse i forhold til festene.		X	X
		c) Usikker endring ⁽³⁾ . Stabiliteten svekket, funksjonsevnen påvirket, for liten klaring til andre kjøretøydeler eller til bakken.		X	X
5.1.2. Akseltapper	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav	a) Akseltappen bruddskadet.			X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn. Påvirk hvert hjul med en vannrett eller loddrett kraft og legg merke til hvor mye akselbjelken beveger seg i forhold til akseltappen.	<p>b) For stor slitasje på kingbolt eller bøsninger.</p> <p>Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.</p>		X	X
		<p>c) For stor vandring mellom akseltapp og akselbjelke.</p> <p>Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.</p>		X	X
		<p>d) Splint til akseltapp sitter løst på akselen.</p> <p>Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.</p>		X	X
5.1.3. Hjullager	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn. Vugg hjulet eller påvirk hvert hjul med en vannrett kraft og legg merke til hvor mye hjulet løftes i forhold til akseltappen.	<p>a) For stor slakk i hjullageret.</p> <p>Retningsstabiliteten forringet; fare for sammenbrudd.</p>		X	X
		<p>b) Hjullageret for stramt eller er fastkilt.</p> <p>Fare for overoppheting; fare for sammenbrudd.</p>		X	X
5.2 Hjul og dekk					
5.2.1. Hjulnav	Visuell kontroll.	a) Hjulmuttere eller –bolter mangler eller sitter løst.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Mangler feste eller er løse i en grad som påvirker trafikksikkerheten i svært alvorlig grad.			X
		b) Navet er slitt eller skadet. Navet er slitt eller skadet på en slik måte at hjulenes sikre feste er påvirket.		X	X
5.2.2. Hjul	Visuell kontroll av begge sider av hvert hjul når kjøretøyer står over en smøregrav eller på en billøfter.	a) Brudd eller defekt sveising.			X
		b) Låseringer til dekk feil montert. Vil sannsynligvis falle av.		X	X
		c) Hjul skjevt eller slitt. Sikkert feste i navet påvirket; sikkert feste av dekket påvirket.		X	X
		d) Hjulets størrelse, tekniske konstruksjon, kompatibilitet eller type er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ og påvirker trafikksikkerheten.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler			
			Liten	Stor	Farlig	
5.2.3. Dekk	Visuell kontroll av hele dekket enten ved å rotere hjulet når det er løftet fra bakken og kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter, eller ved å trille kjøretøyet fram og tilbake over en smøregrav.	a) Dekkdimensjon, belastningskapasitet, godkjenningssmerke eller hastighetskategori er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ og påvirker trafikksikkerheten. Utilstrekkelig belastningskapasitet eller hastighetskategori for faktisk bruk, dekket berører andre faste deler av kjøretøyet og svekker sikker kjøring.		X	X	
		b) Ulik størrelse på dekk på samme aksel eller på tvillinghjul.		X		
		c) Forskjellig type dekk på samme aksel (radialdekk/diagonaldekk).		X		
		d) Alvorlige skader eller flenger i dekket. Kord synlig eller skadet.		X	X	
		e) Dekkets slitebaneindikator blir synlig. Dekkets mønsterdybde er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X		X
		f) Dekket gnir mot andre komponenter (fleksible avskjermingsinnretninger).	X		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Dekket gnir mot andre deler (sikker kjøring ikke svekket).			
		g) Regummierte dekk ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Kordens beskyttelseslag påvirket.		X	X
		h) Systemet for overvåking av lufttrykk er defekt eller det er åpenbart for lite luft i dekket. Virker tydeligvis ikke.	X	X	

5.3. Fjæringssystem

5.3.1. Fjærer og stabilisator	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn.	a) Fjærer ikke tilstrekkelig festet til understell eller aksel. Relativ bevegelse synlig. Fester er i svært alvorlig grad løse.		X	X
		b) Fjærdel skadet eller brukket. Hovedfjær (bladfjær) eller ekstra fjærer påvirket i meget alvorlig grad.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		c) Fjær mangler. Hovedfjær (bladfjær) eller ekstra fjærer påvirket i meget alvorlig grad.		X	X
		d) Usikker endring ⁽³⁾ . Utilstrekkelig klaring til andre kjøretøydeler, fjærsystemet fungerer ikke.		X	X
5.3.2. Støtdempere	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrov eller på en billøfter, eller ved hjelp av spesialutstyr, dersom det er tilgjengelig.	a) Støtdempere ikke tilstrekkelig festet til understell eller aksel. Støtdemper løs.	X	X	
		b) Skadet støtdemper som viser tegn på alvorlig lekkasje eller feil.		X	
5.3.2.1. Effektivitetsprøving av demping (X) ⁽²⁾	Bruk spesialutstyr og sammenlign forskjeller mellom høyre og venstre.	a) Vesentlig forskjell mellom venstre og høyre.		X	
		b) Oppgitte minsteverdier ikke nådd.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
5.3.3. Kardangrør, radiusarmer, fremre og bakre bærearmer	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn.	a) Komponenter ikke tilstrekkelig festet til understell eller aksel. Sannsynlighet for å løse, retningsstabiliteten forringet.		X	X
		b) Komponent skadet eller sterkt korrodert. Komponentens stabilitet påvirket eller har bruddskader.		X	X
		c) Usikker endring ⁽³⁾ . Utilstrekkelig klaring til andre kjøretøydeler, systemet fungerer ikke.		X	X
5.3.4. Avfjæringsledd	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn.	a) For stor slitasje på kingbolt og/eller bøsninger eller i avfjæringsledd. Sannsynlighet for å løse, retningsstabiliteten forringet.		X	X
		b) Støvbekyttelseskappe er sterkt skadet. Støvbekyttelseskappe mangler eller har bruddskader.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
5.3.5. Luftfjæring	Visuell kontroll	a) Systemet virker ikke.			X
		b) Komponent skadet, endret eller slitt på en måte som påvirker systemets funksjon negativt. Systemets funksjon alvorlig påvirket.		X	X
		c) Hørbar lekkasje i systemet.		X	

6. UNDERSTELL OG UNDERSTELLSUTSTYR

6.1. Understell eller ramme og utstyr

6.1.1. Alminnelig tilstand	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrov eller på en billøfter.	a) Rammebjelke eller tverrbjelke lett bruddskadet eller deformert. Rammebjelke eller tverrbjelke alvorlig bruddskadet eller deformert.		X	X
		b) Forsterkningsplater eller festeinnretninger ikke tilstrekkelig festet.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		De fleste festene er løse; delene er ikke sterke nok.			
		c) Kraftig korrosjon som påvirker stabiliteten. Delene er ikke sterke nok.		X	X
6.1.2. Eksosrør og lyddempere	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter.	a) Eksosanlegget ikke tilstrekkelig festet eller utett.		X	
		b) Avgasser trenger inn i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord.		X	X
6.1.3. Drivstofftank og rør (herunder drivstofftank til oppvarming og rør)	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter, ved hjelp av innretninger for påvisning av lekkasje ved LPG/CNG/LNG-systemer.	a) Tanker eller rør ikke tilstrekkelig festet, skaper særlig brannfare.			X
		b) Drivstoff lekker ut eller tanklokket mangler eller er defekt. Brannfare; for stort utslipp av farlige stoffer.		X	X
		c) Slitte rør. Skadede rør.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Stoppekran (dersom det kreves) virker ikke riktig.		X	
		e) Brannfare på grunn av: <ul style="list-style-type: none"> — drivstofflekkasje, — drivstofftank eller eksosanlegg ikke tilstrekkelig avskjermet, — motorrommets tilstand. 			X
		f) LPG/CNG/LNG-system eller hydrogensystem ikke i samsvar med kravene, en hvilken som helst del av systemet er defekt ⁽¹⁾ .			X
6.1.4. Støtfangere, sidevern og underkjøringshinder bak	Visuell kontroll.	a) Løse deler eller skader kan forårsake personskaade ved berøring. Deler vil sannsynligvis falle av, funksjon sterkt påvirket.		X	X
		b) Innretningen tydeligvis ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
6.1.5. Reservehjulholder	Visuell kontroll.	a) Holderen ikke i stand.	X		

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
(dersom en slik er montert)		b) Holderen har bruddskader eller er ikke tilstrekkelig festet.		X	
		c) Reservehjul ikke tilstrekkelig festet i holderen. Meget alvorlig risiko for å falle av.		X	X
6.1.6. Mekanisk kopling og slepeinnretning	Visuell kontroll med tanke på slitasje og riktig virkemåte, med særlig vekt på montert sikkerhetsutstyr og/eller bruk av måleapparat.	a) Komponent skadet, defekt eller sprukket (dersom ikke i bruk). Komponent skadet, defekt eller sprukket (dersom i bruk).		X	X
		b) For stor slitasje på komponenten. Under grensen for slitasje.		X	X
		c) Ikke tilstrekkelig festet. Fester løse med meget alvorlig risiko for å falle av.		X	X
		d) Sikkerhetsutstyr mangler eller virker ikke riktig.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		e) Koplingsindikator virker ikke.		X	
		f) Skjuler kjennemerke eller lykter (når innretningene ikke er i bruk). Kjennemerke ikke leselig (når innretningene ikke er i bruk).	X	X	
		g) Usikker endring ⁽³⁾ (sekundære deler). Usikker endring ⁽³⁾ (hoveddeler).		X	X
		h) Kopling for svak.		X	
6.1.7. Kraftoverføring	Visuell kontroll.	a) Sikringsbolter mangler eller sitter løst. Sikringsbolter mangler eller sitter løst i en slik grad at trafikksikkerheten er satt i alvorlig fare.		X	X
		b) For stor slitasje på drivakselens lagre. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		c) For stor slitasje på universalledd eller kraftoverføringskjeder/-belter. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.		X	X
		d) Slitasje på leddkoplinger. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.		X	X
		e) Aksel skadet eller bøyd.		X	
		f) Lagerhus er bruddskadet eller ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.		X	X
		g) Støvbeskyttelseskappe er sterkt skadet. Støvbeskyttelseskappe mangler eller har bruddskader.	X	X	
		h) Ulovlig endring av kraftoverføringen.		X	
6.1.8. Motoroppheng	Visuell kontroll, ikke nødvendigvis over en smøregrav	Oppheng slitt, tydelig og alvorlig skadet, løse eller med		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	eller på en billøfter.	bruddskader. Oppheng løst eller har bruddskader.			
6.1.9. Motorytelse (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Endring av styreenheten som påvirker sikkerheten og/eller miljøet.		X	
		b) Endring av motoren som påvirker sikkerheten og/eller miljøet.			X
6.2. Førerhus og karosseri					
6.2.1. Tilstand	Visuell kontroll	a) Løst eller skadet panel eller en annen del som vil kunne forårsake personskaide. Vil sannsynligvis falle av.		X	X
		b) Karosseristolpe ikke tilstrekkelig festet. Stabiliteten forringet.		X	X
		c) Mulighet for at avgasser fra motor eller eksosanlegg kan komme inn.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Helsefare for personer om bord.			
		d) Usikker endring ⁽³⁾ . Utilstrekkelig klaring til roterende eller bevegelige deler og til veidekket.		X	X
6.2.2. Feste	Visuell kontroll med kjøretøyet over en smøregrov eller på en billøfter.	a) Karosseri eller førerhus ikke tilstrekkelig festet. Stabiliteten påvirket.		X	X
		b) Karosseri/førerhus tydeligvis ikke plassert rett på understelet.		X	
		c) Karosseri/førerhus ikke tilstrekkelig festet på understell eller tverrbjelker og dersom symmetrisk. Karosseri/førerhus ikke tilstrekkelig festet på understell eller tverrbjelker i en slik grad at trafikksikkerheten er satt i svært alvorlig fare.		X	X
		d) Kraftig korrosjon ved festepunkter på selvbærende karosserier. Stabiliteten forringet.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.2.3. Dører og dørlåser	Visuell kontroll.	a) Dør åpnes eller stenges ikke ordentlig.		X	
		b) Dør kan forventes å åpne seg ved en feiltakelse eller vil ikke forbli lukket (skyvedør). Dør kan forventes å åpne seg ved en feiltakelse eller vil ikke forbli lukket (hengslet dør).		X	X
		c) Dører, hengsler, låser eller stolper er slitt. Dører, hengsler, låser eller stolper mangler eller er løse.	X	X	
6.2.4. Gulv	Visuell kontroll med kjøretøyet over en smøregrov eller på en billøfter.	Gulv ikke tilstrekkelig festet eller kraftig slitt. Utilstrekkelig stabilitet.		X	X
6.2.5. Førersete	Visuell kontroll.	a) Sete med defekt konstruksjon. Løst sete.		X	X
		b) Justeringsinnretning virker ikke riktig. Setet beveger seg eller ryggstøtten kan ikke låses fast.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.2.6. Andre seter	Visuell kontroll.	a) Seter defekte eller ikke tilstrekkelig festet (sekundære deler). Seter defekte eller ikke tilstrekkelig festet (hoveddeler).	X	X	
		b) Seter ikke montert i samsvar kravene ⁽¹⁾ . Tillatt antall seter overskredet; plassering ikke i samsvar med godkjenning.	X	X	
6.2.7. Betjeningsinnretninger	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Betjeningsinnretning som er nødvendig for sikker drift av kjøretøyet, virker ikke riktig. Sikker drift påvirket.		X	X
6.2.8. Stigtrinn	Visuell kontroll.	a) Stigtrinn eller trinnbøyle er ikke tilstrekkelig festet. Utilstrekkelig stabilitet.	X	X	
		b) Stigtrinn eller bøyle i en tilstand som kan forventes å forårsake skade på brukerne.		X	
6.2.9. Andre innvendige og utvendige innretninger og utstyr	Visuell kontroll.	a) Andre innretninger eller utstyr ikke tilstrekkelig festet eller defekt.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Andre innretninger eller utstyr er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Monterte deler vil sannsynligvis forårsake skade; sikker drift påvirket.	X	X	
		c) Hydraulisk utstyr utett. For stort tap av farlig materiale.	X	X	
6.2.10. Skvettskjermer (vinger), avskjermingsinnretninger	Visuell kontroll.	a) Mangler, sitter løst eller er sterkt korrodert. Vil sannsynligvis forårsake skade; vil sannsynligvis falle av.	X	X	
		b) Utilstrekkelig avstand til dekk/hjul (avskjerming). Utilstrekkelig avstand til dekk/hjul (skvettskjermer).	X	X	
		c) Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Slitebane ikke tilstrekkelig dekket.	X	X	
6.2.11. Parkeringsstøtte	Visuell kontroll.	a) Mangler, sitter løst eller er sterkt korrodert.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
		c) Kan folde seg ut når kjøretøyet er i bevegelse.			X
6.2.12. Fastholdingsinnretninger og fotstøtter	Visuell kontroll.	a) Mangler, sitter løst eller er sterkt korrodert.		X	
		b) Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	

7. ANNET UTSTYR

7.1. Sikkerhetsbelter/spenner og sikringsutstyr

7.1.1. Sikker montering av sikkerhetsbelter/spenner	Visuell kontroll.	a) Feste kraftig slitt. Stabiliteten påvirket.		X	X
--	-------------------	---	--	---	---

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Feste løst.		X	
7.1.2. Sikkerhetsbelters/spenners tilstand	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Påbudt sikkerhetsbelte mangler eller er ikke montert.		X	
		b) Sikkerhetsbelte skadet. Tegn på snitt eller overbelastning.	X	X	
		c) Sikkerhetsbelte ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
		d) Spenne skadet eller virker ikke riktig.		X	
		e) Strammer skadet eller virker ikke riktig.		X	
7.1.3. Kraftbegrenser for sikkerhetsbelte	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Kraftbegrenser mangler tydeligvis eller passer ikke til kjøretøyet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.			X
7.1.4. Bilbeltestrammere	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Beltestrømmer mangler tydeligvis eller passer ikke til kjøretøyet.		X	
		b) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.			X
7.1.5. Kollisjonspute	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Kollisjonspute mangler tydeligvis eller passer ikke til kjøretøyet.		X	
		b) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.			X
		c) Kollisjonspute virker tydeligvis ikke.		X	
7.1.6. SRS-systemer	Visuell kontroll av MIL og/eller bruk av elektronisk	a) Feilindikatoren for SRS gir signal om feil i systemet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	grensesnitt.	b) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.			X
7.2. Brannslukkingsapparat (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll.	a) Mangler.		X	
		b) Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Dersom det kreves (f.eks. taxi, busser, turvogner osv.).	X	X	
7.3. Låser og tyverisikringsinnretning	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Innretning forhindrer ikke at kjøretøyet kan kjøres.	X		
		b) Defekt. Låser eller sperrer ved en feiltakelse.		X	X
7.4. Varseltrekant (dersom en slik kreves) (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll.	a) Mangler eller er mangelfull.	X		
		b) Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	X		

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
7.5. Førstehjelpsskrin (dersom det kreves) (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll.	Mangler, er mangelfullt eller ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	X		
7.6. Stoppeklosser (kiler) (dersom det kreves) (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll.	Mangler eller ikke i god stand; utilstrekkelig stabilitet eller dimensjon.		X	
7.7. Signalhorn	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke ordentlig. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	
		b) Betjeningsinnretning ikke tilstrekkelig festet.	X		
		c) Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Lyden kan forveksles med varselssirener.	X	X	
7.8. Hastighetsmåler	Visuell kontroll eller kontroll av virkemåte ved prøving på vei eller elektronisk.	a) Ikke montert i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Mangler (dersom slik kreves).	X	X	
		b) Virkemåten forringet.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Virker ikke i det hele tatt.			
		c) Har ikke tilstrekkelig belysning. Har ikke belysning.	X	X	
7.9. Fartsskriver (dersom en slik er montert/kreves)	Visuell kontroll.	a) Ikke montert i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
		b) Virker ikke.		X	
		c) Plombering defekt eller mangler.		X	
		d) Installeringsplate mangler, er uleselig eller ugyldig.		X	
		e) Tydelig inngrep eller manipulering.		X	
		f) Dekkstørrelse ikke i samsvar med kalibreringsparametrene.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
7.10. Hastighetsbegrenser (dersom en slik er montert/kreves)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte dersom utstyr er tilgjengelig.	a) Ikke montert i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
		b) Virker tydeligvis ikke.		X	
		c) Hastighet feil innstilt (dersom den kontrolleres)		X	
		d) Plombering defekt eller mangler.		X	
		e) Plate mangler eller er uleselig.		X	
		f) Dekkdimensjon ikke i samsvar med kalibreringsparametrene.		X	
7.11. Kilometer teller dersom det finnes (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Åpenbart manipulert (svindel) for å redusere eller vise feil kjørelengde for kjøretøyet.		X	
		b) Virker tydeligvis ikke.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
7.12. Elektronisk stabilitetskontroll (ESC) dersom det er montert/kreves	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Hjulhastighetsfølere mangler eller er skadet.		X	
		b) Ledninger er skadet.		X	
		c) Andre komponenter mangler eller er skadet.		X	
		d) Bryter skadet eller virker ikke riktig.		X	
		e) Feilindikatoren for ESC gir signal om feil i systemet.		X	
		f) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	

8. FORSTYRRELSER

8.1. Støy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
8.1.1. Støydempingsanlegg	Subjektiv vurdering (med mindre kontrolløren anser at støynivået kan være for høyt, og det i så fall kan foretas en måling av støyen fra et stillestående kjøretøy ved hjelp av en støynivåmåler).	a) Støynivået er høyere enn det som er tillatt i henhold til kravene (¹).		X	
		b) Deler av støydempingsanlegget er løst, skadet, feil montert, mangler eller er åpenbart blitt endret på en måte som kan ha en negativ innvirkning på støynivået. Meget alvorlig risiko for å falle av.		X	X
8.2. Eksosutslipp					
8.2.1. Utslipp fra motorer med elektrisk tenning					
8.2.1.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	Visuell kontroll	a) Utslippskontrollutstyr montert av produsenten mangler, er endret eller åpenbart defekt.		X	
		b) Lekkasje som kan påvirke utslippsmålingene.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
8.2.1.2. Gassutslipp	<p>— For kjøretøyer opp til utslippsklasse Euro 5 og Euro V⁷:</p> <p>måling ved hjelp av en eksosanalysator i samsvar med kravene⁽¹⁾ eller OBD-avlesning. Kontrollen av utslipp fra eksosrøret skal være standardmetoden for vurdering av eksosutslipp. På grunnlag av en likeverdighetsvurdering, og idet det tas hensyn til det relevante typegodkjenningsregelverket, kan medlemsstatene tillate bruk av OBD i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav.</p> <p>— For kjøretøyer fra utslippsklasse Euro 6 og Euro VI⁸:</p> <p>måling ved hjelp av en eksosanalysator i samsvar med kravene⁽¹⁾ eller OBD-avlesning i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav⁽¹⁾.</p> <p>Målinger gjelder ikke for totaktsmotorer.</p>	<p>a) Gassutslippene overstiger enten nivåene som er angitt av produsenten,</p>		X	
		<p>b) eller, dersom disse opplysningene ikke finnes, CO-utslippene overstiger følgende verdier:</p> <p>i) for kjøretøyer som ikke har et avansert utslippskontrollsystem,</p> <p>4,5 %, eller</p> <p>3,5 %</p> <p>i henhold til datoen for første gangs registrering eller bruk angitt i kravene⁽¹⁾.</p> <p>ii) for kjøretøyer som har et avansert utslippskontrollsystem,</p> <p>ved tomgang: 0,5 %</p> <p>ved forhøyet tomgang: 0,3 %</p> <p>eller</p> <p>ved tomgang: 0,3 %⁹</p> <p>ved forhøyet tomgang: 0,2 %</p> <p>i henhold til datoen for første gangs registrering eller bruk angitt i kravene⁽¹⁾.</p>		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		c) Lambda-koeffisienten ligger utenfor området $1 \pm 0,03$ eller er ikke i samsvar med produsentens spesifikasjoner.		X	
		d) OBD-avlesning tyder på en alvorlig feil.		X	

8.2.2. Utslipp fra motorer med kompresjonstenning

8.2.2.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	Visuell kontroll	a) Utslippskontrollutstyr montert av produsenten mangler, er endret eller åpenbart defekt.		X	
		b) Lekkasje som kan påvirke utslippsmålingene.		X	
8.2.2.2. Opasitet Kjøretøyer registrert eller tatt i bruk før 1. januar 1980 er unntatt fra dette kravet	— For kjøretøyer opp til utslippsklasse Euro 5 og Euro V ¹⁰ : Måling av røyktetthet ved fri akselerasjon (ingen belastning fra tomgang opp til avreguleringsturtall) i frigir med clutchen tilkople, eller OBD-avlesning. Kontrollen av utslipp fra eksosrøret skal være standardmetoden	a) For kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter den datoen som er angitt i kravene ⁽¹⁾ : opasiteten overstiger nivået angitt på produsentmerket på kjøretøyet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>for vurdering av eksosutslipp. På grunnlag av en likeverdighetsvurdering kan medlemsstatene tillate bruk av OBD i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav.</p> <p>— For kjøretøyer fra utslippsklasse Euro 6 og Euro VI¹¹:</p> <p>Måling av røyktetthet ved fri akselerasjon (ingen belastning fra tomgang opp til avreguleringsturtall) i frigir med clutchen tilkople, eller OBD-avlesning i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav⁽¹⁾.</p> <p>Forkondisjonering av kjøretøyet</p> <p>1. Kjøretøyer kan kontrolleres uten forkondisjonering selv om det av sikkerhetsmessige årsaker bør påses at motoren er varm og i tilfredsstillende stand.</p>				
	<p>2. Krav til forkondisjonering:</p> <p>i) Motoren skal være helt varm, for eksempel skal motoroljens temperatur målt ved hjelp av en sonde i røret for oljepeilepinnen, være minst 80 °C, eller normal driftstemperatur dersom den er lavere, eller motorblokkens temperatur, målt ved infrarødt strålingsnivå,</p>				

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>skal være minst like høy. Dersom det er umulig å foreta denne målingen på grunn av kjøretøyetets konstruksjon, kan motorens normale driftstemperatur oppnås på en annen måte, f.eks. ved at motorventilatoren settes i gang.</p> <p>ii) Eksosanlegget skal renses ved minst tre sykluser med fri akselerasjon eller ved en tilsvarende metode.</p>				
		<p>b) Dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, eller kravene⁽¹⁾ ikke tillater bruk av referanseverdier:</p> <ul style="list-style-type: none"> — for sugemotorer: $2,5 \text{ m}^{-1}$, — for turboladede motorer: $3,0 \text{ m}^{-1}$, eller — for kjøretøyer som er angitt i kravene⁽¹⁾ eller som er registrert eller tatt i bruk første gang etter den datoen som er angitt i kravene⁽¹⁾: <p>$1,5 \text{ m}^{-112}$</p> <p>eller $0,7 \text{ m}^{-113}$</p>		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>Prøvingsmetode:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Motoren og eventuell turbolader skal gå på tomgang før hver syklus med fri akselerasjon påbegynnes. For tunge dieseldrevne kjøretøyer betyr dette minst ti sekunder etter at gasspedalen er sluppet. 2. Hver syklus med fri akselerasjon påbegynnes ved at gasspedalen hurtig (dvs. på under ett sekund) og i én bevegelse, uten å være for brå, trykkes helt inn for å oppnå maksimal innsprøyting fra innsprøytingspumpen. 3. Ved hver syklus med fri akselerasjon skal motoren før gasspedalen slippes nå avreguleringsturtallet eller, for kjøretøyer med automatisk gir, hastigheten angitt av produsenten eller, dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, to tredeler av avreguleringsturtallet. Dette kan for eksempel kontrolleres ved at motorturtallet overvåkes eller ved at det får gå tilstrekkelig tid fra gasspedalen trykkes inn til den slippes, det vil si minst to sekunder for kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃. 				

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>4. Kjøretøyer skal nektes godkjenning bare dersom det aritmetiske gjennomsnittet av minst de tre siste syklusene med fri akselerasjon overskrider grenseverdien. Dette gjennomsnittet kan beregnes ved at det ses bort fra verdier som avviker sterkt fra det målte gjennomsnittet, eller oppnås ved en annen statistisk beregning som tar hensyn til de målte verdiens spredning. Medlemsstatene kan begrense antall prøvingscykluser.</p>				
	<p>5. For å unngå unødige prøvinger kan medlemsstatene nekte godkjenning av kjøretøyer der de målte verdiene etter mindre enn tre sykluser med fri akselerasjon eller etter syklusene med utlufting, ligger betydelig over grenseverdiene. På samme måte kan medlemsstatene for å unngå unødige prøvinger, godkjenne kjøretøyer der de målte verdiene etter mindre enn tre sykluser med fri akselerasjon eller etter syklusene med utlufting, ligger betydelig under grenseverdiene.</p>				

8.3. Demping av elektromagnetisk interferens

Radiostøy (X) ⁽²⁾		Et av kravene ⁽¹⁾ er ikke oppfylt.	X		
------------------------------	--	---	---	--	--

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig

8.4. Andre punkter knyttet til miljøet

8.4.1. Væskelekkasjer		Alle store væskelekkasjer, unntatt vann, som trolig vil skade miljøet eller være en sikkerhetsrisiko for andre trafikanter. Konstant dråpedannelse, som utgjør en meget alvorlig risiko.		X	X
-----------------------	--	---	--	---	---

9. TILLEGGSKONTROLLER AV KJØRETØYER FOR PERSONTRANSPORT I GRUPPE M₂ OG M₃

9.1. Dører					
9.1.1. Inngangs- og utgangsdører	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke.		X	
		b) Skadet tilstand. Vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
		c) Defekt nødbetjening.		X	
		d) Fjernkontroll av dører eller varslingsinnretninger defekte.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		e) Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Døren ikke bred nok.	X	X	
9.1.2. Nødutganger	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte (dersom det er relevant).	a) Virker ikke.		X	
		b) Nødutgangsskilter er uleselige. Nødutgangsskilter mangler.	X	X	
		c) Hammer til å knuse ruter mangler.	X		
		d) Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Ikke bred nok, eller tilgang sperret.	X	X	
9.2. Avduggings- og avisingsanlegg (X) ^(b)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke riktig. Påvirker sikker drift av kjøretøyet.	X	X	
		b) Utslipp av giftige gasser eller eksos i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord.		X	X
		c) Defekt avisingsanlegg (dersom det er obligatorisk).		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
9.3. Ventilasjons- og varmeanlegg (X) ^(b)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke. Helsefare for personer om bord.	X	X	
		b) Utslipp av giftige gasser eller eksos i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord.		X	X
9.4. Seter					
9.4.1. Passasjerseter (herunder seter for medfølgende personale)	Visuell kontroll	Klappseter (dersom det er tillatt) virker ikke automatisk. Sperrer en nødutgang.	X	X	
9.4.2. Førersete (tilleggskrav)	Visuell kontroll	a) Defekt spesialutstyr som for eksempel solskjerm. Synsfeltet forringet.	X	X	
		b) Vern av føreren utilstrekkelig eller ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
9.5. Innvendig belysning og GPS-utstyr (X) ^(b)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Innretning defekt eller ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Virker ikke i det hele tatt.	X	X	
9.6. Ganger, arealer for	Visuell kontroll	a) Gulv utilstrekkelig festet.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
stående passasjerer		Stabiliteten påvirket.			
		b) Defekte håndlister eller håndtak. Dårlig festet eller ubrukelige.	X	X	
		c) Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Utilstrekkelig bredde eller plass.	X	X	
9.7. Trapper og trinn	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte (dersom det er relevant).	a) Forringet tilstand. Skadet. Stabiliteten påvirket.	X	X	X
		b) Foldbare stigtrinn virker ikke riktig.		X	
		c) Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Utilstrekkelig bredde eller for stor høyde.	X	X	
9.8. Anlegg for kommunikasjon med passasjerer (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Defekt anlegg. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	
9.9. Meldinger (X) ^(b)	Visuell kontroll.	a) Manglende, uriktig eller uleselig melding.	X		
		b) Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Uriktige opplysninger.			
9.10. Krav som gjelder transport av barn. (X) ⁽²⁾					
9.10.1. Dører	Visuell kontroll	Beskyttelse av dører ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ til denne formen for transport.		X	
9.10.2. Signalutstyr og spesialutstyr	Visuell kontroll	Signalutstyr eller spesialutstyr mangler eller er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	X		
9.11. Krav til transport av bevegelseshemmede personer (X) ⁽²⁾					
9.11.1. Dører, ramper og heiser	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke. Sikker drift påvirket.	X	X	
		b) Skadet tilstand. Stabiliteten påvirket; vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
		c) Defekte betjeningsinnretninger. Sikker drift påvirket.	X	X	
		d) Defekte varslingsinnretninger. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		e) Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
9.11.2. Sikringsutstyr for rullestol	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke. Sikker drift påvirket.	X	X	
		b) Skadet tilstand. Stabiliteten påvirket; vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
		c) Defekte betjeningsinnretninger. Sikker drift påvirket.	X	X	
		d) Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
9.11.3. Signalutstyr og spesialutstyr	Visuell kontroll	Signalutstyr eller spesialutstyr mangler eller er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
9.12. Annet spesialutstyr (X) ⁽²⁾					
9.12.1. Anlegg for tilberedning av næringsmidler	Visuell kontroll	a) Anlegg er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
		b) Anlegg skadet i en slik grad at det ville være farlig å bruke det.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
9.12.2. Sanitæranlegg	Visuell kontroll	Anlegg er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
9.12.3. Andre innretninger (for eksempel audiovisuelle anlegg)	Visuell kontroll	Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Sikker drift av kjøretøyet påvirket.	X	X	

⁽¹⁾ Kjøretøygruppene som ikke omfattes av dette direktivs virkeområde, tas med til orientering.

⁽²⁾ 43 % for semitrailere godkjent før 1. januar 2012.

⁽³⁾ 48 % for kjøretøyer som ikke er utstyrt med ABS, eller som er typegodkjent før 1. oktober 1991.

⁽⁴⁾ 45 % for kjøretøyer som er registrert etter 1988, eller fra den datoen som er angitt i kravene, dersom denne datoen inntreffer senere.

⁽⁵⁾ 43 % for semitrailere og slepvogner som er registrert etter 1988, eller fra den datoen som er angitt i kravene, dersom denne datoen inntreffer senere.

⁽⁶⁾ For eksempel 2,5 m/s² for kjøretøyer i gruppe N1, N2 og N3 som er registrert første gang etter 1.1.2012.

⁽⁷⁾ Typegodkjent i samsvar med direktiv 70/220/EØF, forordning (EF) nr. 715/2007, vedlegg I tabell 1 (Euro 5), direktiv 88/77/EØF og direktiv 2005/55/EF.

⁽⁸⁾ Typegodkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007, vedlegg I tabell 2 (Euro 6) og forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).

⁽⁹⁾ Typegodkjent i samsvar med direktiv 70/220/EØF, forordning (EF) nr. 715/2007, vedlegg I tabell 1 (Euro 5), direktiv 88/77/EØF og direktiv 2005/55/EF.

⁽¹⁰⁾ Typegodkjent i samsvar med direktiv 70/220/EØF, vedlegg I tabell 1 (Euro 5) til forordning (EF) nr. 715/2007, direktiv 88/77/EØF og direktiv 2005/55/EF.

⁽¹¹⁾ Typegodkjent i samsvar med vedlegg I tabell 2 til forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).

⁽¹²⁾ Typegodkjent i samsvar med grenseverdiene i rad B avsnitt 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF, endret ved direktiv 98/69/EF eller senere; rad B1, B2 eller C avsnitt 6.2.1 i vedlegg I til direktiv 88/77/EØF, eller registrert eller tatt i bruk første gang etter 1. juli 2008.

⁽¹³⁾ Typegodkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007, vedlegg I tabell 2 (Euro 6). Typegodkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).

MERKNADER:

- «Kravene» er fastsatt ved typegodkjenning på datoen for godkjenning, første gangs registrering eller ibruktaking samt ved ettermonteringsforpliktelser eller ved nasjonal lovgivning i registreringsstaten. Disse årsakene til feil gjelder bare dersom det er kontrollert at kravene er oppfylt.
- (X) angir punkter som gjelder kjøretøyet tilstand og dets egnethet til bruk på vei, men som ikke anses som vesentlige ved teknisk kontroll.
- Med usikre endringer menes endringer som er ugunstige for kjøretøyet trafiksikkerhet, eller som har uforholdsmessig negative miljøvirkninger.

UOFFISIELL OVERSETTELSE

VEDLEGG II

MINSTEKRAV TIL INNHOLD I EN KONTROLLESDDEL

Kontrollseddelen som utstedes etter en teknisk kontroll, skal omfatte minst følgende elementer, som angis etter de respektive harmoniserte EU-kodene:

- 1) Kjøretøyets understellsnummer (VIN).
- 2) Kjøretøyets registreringsnummer og registreringsstatens nasjonalitetsmerke.
- 3) Dato og sted for kontrollen.
- 4) Kilometerstand på kontrolltidspunktet, dersom den er tilgjengelig.
- 5) Kjøretøygruppe, dersom den er tilgjengelig.
- 6) Identifiserte mangler og deres alvorsgrad.
- 7) Resultat av teknisk kontroll.
- 8) Dato for neste tekniske kontroll eller utløpsdato for det gjeldende sertifikatet, dersom disse opplysningene ikke framgår på annen måte.
- 9) Kontrollorganisasjonens og kontrollorganets navn og underskrift og identifikasjon av den kontrolløren som er ansvarlig for kontrollen.
- 10) Andre opplysninger

VEDLEGG III

MINSTEKRAV TIL ANLEGG OG KONTROLLUTSTYR FOR TEKNISK KONTROLL

I. Anlegg og utstyr

Tekniske kontroller som foretas i samsvar med de anbefalte metodene angitt i vedlegg I, skal utføres ved hjelp av hensiktsmessige anlegg og hensiktsmessig utstyr. Dette kan eventuelt omfatte bruk av mobile prøvingsenheter. Hvilket kontrollutstyr som kreves, vil være avhengig av hvilke kjøretøygrupper som skal kontrolleres, som beskrevet i tabell I. Anlegg og utstyr skal oppfylle følgende minstekrav:

- 1) Et prøvingsanlegg med nok plass til å vurdere kjøretøyer og som oppfyller de nødvendige kravene til helse og sikkerhet.
- 2) Et prøvingsfelt som er stort nok til hver kontroll, en smøregrav eller en løfter, og for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn, en innretning som kan løfte et kjøretøy på en av akslene, utstyrt med hensiktsmessig belysning, og om nødvendig med utstyr til utlufting.
- 3) Ved kontroll av alle kjøretøyer, et rullebremsefelt som kan måle, vise og registrere bremsekraftene og lufttrykket i trykkluftbremseanlegg i samsvar med vedlegg A til standard ISO 21069-1 om tekniske krav til rullebremsefelt eller likeverdige standarder.
- 4) Ved kontroll av kjøretøyer med en største masse på høyst 3,5 tonn, et rullebremsefelt i samsvar med nr. 3, som ikke nødvendigvis må omfatte registrering av bremsekraft, pedalkraft og lufttrykket i trykkluftbremseanlegg og visning av dette,

eller

et platebremsefelt tilsvarende rullebremsefeltet i samsvar med nr. 3, som ikke nødvendigvis må omfatte registrering av bremsekraft, pedalkraft og visning av lufttrykket i trykkluftbremseanlegg.

- 5) En retardaşjonsmåler, der ikke-kontinuerlige måleinstrumenter må registrere/lagre målinger minst 10 ganger per sekund.
- 6) Utstyr til prøving av trykkluftbremseanlegg, for eksempel manometer, tilkoplinger og slanger.

- 7) En innretning som måler hjul-/akseltrykk for å bestemme akseltrykkene (valgfritt utstyr for måling av trykket på to hjul, for eksempel hjultrykkvekt og akseltrykkvekt).
- 8) En innretning for prøving av hjulakselopphenget (innretning for måling av hjulslakk) uten å løfte akselen, som oppfyller følgende krav:
- a) innretningen skal være utstyrt med minst to motordrevne plater som kan beveges i motsatt retning både på langs og på tvers,
 - b) platenes bevegelse skal kunne styres av operatøren fra kontrollposisjonen,
 - c) for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn, skal platene oppfylle følgende tekniske krav:
 - bevegelse på langs og på tvers på minst 95 mm,
 - bevegelseshastighet på langs og på tvers på 5-15 cm/s.
- 9) En lydnivåmåler i klasse II, dersom lydnivå måles.
- 10) En 4-gassanalysator i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/22/EF¹³.
- 11) En innretning for måling av absorpsjonskoeffisienten med tilstrekkelig nøyaktighet.
- 12) En innstillingsinnretning for frontlykter som gjør det mulig å stille inn den frontlykten som skal kontrolleres, i samsvar med bestemmelsene for innstilling av frontlykter på motorvogner (direktiv 76/756/EØF); lys-/mørkegrensen skal lett kunne ses i dagslys (uten direkte sollys).
- 13) En innretning for måling av dekkenes mønsterdybde.
- 14) En innretning for tilkopling av kjøretøyets elektroniske grensesnitt, for eksempel et OBD-skanneverktøy.
- 15) En innretning for påvisning av lekkasje av LPG/CNG/LNG, dersom slike kjøretøyer kontrolleres.

Hvilke som helst av de ovennevnte innretningene kan kombineres i en sammensatt innretning, forutsatt at dette ikke påvirker den enkelte innretningens nøyaktighet.

II. Kalibrering av måleutstyr

Med mindre annet er angitt i det relevante unionsregelverket, kan intervallet mellom to påfølgende kalibreringer ikke overstige:

- i) 24 måneder for måling av vekt, trykk og lydnivå,
- ii) 24 måneder for måling av krefter,
- iii) 12 måneder for måling av gassutslipp.

Tabell I⁽¹⁾

Utstyr som minst kreves for å utføre en teknisk kontroll

Kjøretøyer		Gruppe		Utstyr som kreves til hvert punkt oppført i avsnitt I													
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1. Motorsykler	Største masse		1														
		L1e	P	x								x	x		x	x	x
		L3e, L4e	P	x								x	x		x	x	x
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x

Utstyr som minst kreves for å utføre en teknisk kontroll

Kjøretøyer		Gruppe		Utstyr som kreves til hvert punkt oppført i avsnitt I														
	Største masse			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Opp til 3500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Opp til 3500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3500 kg	N ₂ , N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Spesialkjøretøyer fra et kjøretøy i gruppe N, T5																		
	Opp til 3500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Opp til 3500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x

Utstyr som minst kreves for å utføre en teknisk kontroll

Kjøretøyer		Gruppe		Utstyr som kreves til hvert punkt oppført i avsnitt I													
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Største masse																
	> 3500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x
5. Tilhengere	Opp til 750 kg	O ₁		x												x	
	> 750-3500 kg	O ₂		x	x		x									x	
	> 3500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x			x	x	x					x	

(¹) Kjøretøygruppene som ikke omfattes av dette direktivs virkeområde, tas med til orientering.

¹ P...bensin (elektrisk tenning); D...diesel (kompresjonstenning)

VEDLEGG IV

MINSTEKRAV TIL KOMPETANSE, OPPLÆRING OG SERTIFISERING AV INSPEKTØRER

1. Kompetanse

Før en søker kan godkjennes til en stilling som kontrollør som utfører periodisk teknisk kontroll, skal medlemsstatene eller vedkommende myndigheter kontrollere at vedkommende person:

a) har dokumentert kunnskap og forståelse som er relevant for veigående kjøretøyer innenfor følgende områder:

- mekanikk,
- dynamikk,
- kjøretøydynamikk,
- forbrenningsmotorer,
- materiale og materialbearbeiding,
- elektronikk,
- elektrisk kraft,
- elektroniske kjøretøykomponenter,
- anvendelse av IT,

b) har minst tre års dokumentert erfaring eller tilsvarende, for eksempel dokumentert veiledning eller dokumenterte studier, samt relevant utdanning innenfor veigående kjøretøyer som angitt ovenfor.

2. Grunn- og oppfriskingsopplæring

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

Grunn- og oppfriskingsopplæringen eller relevant eksamen skal minst inneholde følgende temaer:

a) Grunnopplæring eller relevant eksamen

Den grunnopplæringen som tilbys av medlemsstaten eller av et godkjent opplæringscenter i medlemsstaten, skal minst omfatte følgende temaer:

- i) kjøretøyteknologi,
 - bremseanlegg,
 - styresystemer,
 - synsfelt,
 - lysanlegg, belysningsutstyr og elektroniske komponenter,
 - aksler, hjul og dekk,
 - understell og karosseri,
 - forstyrrelser og utslipp,
 - ytterligere krav til spesialkjøretøyer,
- ii) prøvingsmetoder,

- iii) vurdering av mangler,
- iv) lovfestede krav som gjelder kjøretøyets tilstand med sikte på godkjenning,
- v) lovfestede krav som gjelder teknisk kontroll,
- vi) administrative bestemmelser som gjelder godkjenning, registrering og teknisk kontroll av kjøretøyer,
- vii) anvendelse av IT i forbindelse med kontroll og administrasjon.

b) Oppfriskingsopplæring eller relevant eksamen

Medlemsstatene skal sikre at kontrollørene jevnlig får oppfriskingsopplæring eller gjennomfører en relevant eksamen som tilbys eller fastsettes av medlemsstaten eller av et godkjent opplæringscenter i medlemsstaten.

Medlemsstatene skal sikre at innholdet i oppfriskingsopplæringen eller relevant eksamen gjør kontrollørene i stand til å vedlikeholde og friske opp nødvendige kunnskaper og ferdigheter knyttet til de emnene som er nevnt i bokstav a) nr. i)-vii) ovenfor.

3. Kompetansesertifikat

Sertifikatet eller tilsvarende dokumentasjon som er utstedt til en kontrollør som er godkjent til å utføre teknisk kontroll, skal inneholde minst følgende opplysninger:

- identifikasjon av kontrolløren (fornavn, etternavn),
- kjøretøygruppene som kontrolløren er godkjent til å foreta teknisk kontroll av,
- navnet på utstedende myndighet,
- utstedelsesdato.

VEDLEGG V

TILSYNSORGANER

Regler og framgangsmåter som gjelder tilsynsorganer etablert i medlemsstatene i samsvar med artikkel 14, skal omfatte følgende minstekrav:

1. Tilsynsorganenes oppgaver og virksomhet

Tilsynsorganer skal utføre minst følgende oppgaver:

a) Tilsyn med opplæringscentre:

- kontrollere om minstekravene til lokaler og kontrollutstyr er oppfylt,
- kontrollere at den godkjente enheten oppfyller de obligatoriske kravene.

b) Kontroll av kontrollørenes opplæring og eksamener:

- kontrollere kontrollørenes grunnopplæring,
- kontrollere kontrollørenes periodiske oppfriskingsopplæring,
- periodisk oppfriskingsopplæring av tilsynsorganenes sensorer,
- gjennomføre eller føre tilsyn med eksamener.

c) Revisjon:

- forhåndsrevisjon av kontrollorganer før godkjenning,

- periodisk ny revisjon av kontrollorganer,
- spesialrevisjon ved uregelmessigheter,
- revisjon av opplærings-/eksamenssentre.

d) Overvåking ved hjelp av tiltak som:

- ny kontroll av en statistisk signifikant andel av kontrollerte kjøretøyer,
- kontroll ved hjelp av «mystisk kunde» (kan gjennomføres med defekt kjøretøy),
- analyse av resultatene av tekniske kontroller (statistiske metoder),
- undersøkelse av klagebehandling,
- undersøkelse av klager.

e) Vurdering av måleresultater ved tekniske kontroller.

f) Forslag om tilbakekalling eller midlertidig stans av godkjenningen til kontrollorganer og/eller kontrollører:

- dersom vedkommende senter eller kontrollør ikke oppfyller et vesentlig krav til godkjenning,
- dersom det påvises store uregelmessigheter,
- dersom det stadig forekommer negative resultater fra revisjon,
- dersom vedkommende senter eller kontrollør mister sitt gode omdømme.

2. Krav til tilsynsorganet

Krav som gjelder personale ansatt av et tilsynsorgan, skal omfatte følgende områder:

- teknisk kompetanse,
- upartiskhet,
- standarder for kvalifikasjon og opplæring.

3. Hva regler og framgangsmåter skal omfatte

Hver medlemsstat eller dets vedkommende myndighet skal fastsette relevante regler og framgangsmåter, som skal omfatte minst følgende:

a) Krav til godkjenning av og tilsyn med kontrollorganer:

- søknad om godkjenning til å fungere som kontrollorgan,
- kontrollorganers ansvarsområder,
- besøk før godkjenning, eller besøk, for å kontrollere at alle krav er oppfylt,
- godkjenning av kontrollorganer,
- periodisk ny kontroll/revisjon av kontrollorganer,
- periodiske kontroller av kontrollorganer for å se om de fortsatt overholder gjeldende regler og framgangsmåter,
- bevisbaserte, uanmeldte særlige kontroller eller revisjoner av kontrollorganer,
- analyse av kontrolldata for å se om det foreligger bevis for manglende overholdelse av gjeldende regler og framgangsmåter,
- tilbakekalling eller midlertidig stans av godkjenninger gitt til kontrollorganer.

b) Kontrollører på kontrollorganer:

- krav for å bli sertifisert kontrollør,

- grunnopplæring, oppfriskingsopplæring og eksamener,
- tilbakekalling eller midlertidig stans av sertifiseringen til kontrollører.

c) Utstyr og lokaler:

- krav til kontrollutstyr,
- krav til lokalene der kontrollen finner sted,
- krav til skilting,
- krav til vedlikehold og kalibrering av prøvingsutstyr,
- krav til datasystemer.

d) Tilsynsorganer:

- tilsynsorganenes myndighet,
- krav til tilsynsorganenes personale,
- klager og klagebehandling.

UOFFISIELL OVERSETTELSE

DIRECTIVE 2014/47/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 3 April 2014 on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union and repealing Directive 2000/30/EC

UOFFISIELL ÖVERSÄTTELSE

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2014/47/EU**av 3. april 2014****om utekontroll av nyttekjøretøyer som trafikkerer Unionen, og om oppheving av direktiv 2000/30/EF**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosessen⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I hvitboken av 28. mars 2011 med tittelen «Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system» (Veikart for et felles europeisk transportområde - mot et konkurransedyktig og ressurseffektivt transportsystem), har Kommisjonen framsatt en «nullvisjon» med et mål om å redusere antall trafikkdrepte i Unionen til tilnærmet null innen 2050. Det forventes at kjøretøyteknologien vil være en viktig bidragsyter til å forbedre trafikksikkerheten med sikte på å nå dette målet.
- 2) I meldingen «Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020» (Mot et europeisk trafikksikkerhetsområde: politiske retningslinjer for trafikksikkerhet 2011-2020), foreslo Kommisjonen at man med utgangspunkt i 2010 skal halvere antall trafikkdrepte i Unionen innen 2020. Med sikte på å nå dette målet, har Kommisjonen satt opp sju strategiske mål og funnet fram til tiltak for sikrere kjøretøyer, en strategi for å redusere antall skader, samt tiltak for å forbedre sikkerheten til myke trafikanter, særlig motorsyklister.
- 3) Teknisk kontroll inngår i en mer overgripende ordning som har til hensikt å sikre at kjøretøyer holdes i sikker og miljømessig akseptabel stand mens de er i bruk. Denne ordningen bør omfatte periodisk teknisk kontroll av kjøretøyer og utekontroll av kjøretøyer som brukes i kommersiell virksomhet innen veitransport, samt å sørge for en registreringsmåte for kjøretøyer som gjør det mulig å midlertidig stanse et kjøretøys tillatelse til å brukes i trafikken dersom kjøretøyet utgjør en umiddelbare fare for trafikksikkerheten. Periodisk kontroll bør være det viktigste verktøy for å sikre kjøretøyenes tekniske stand. Utekontroll av nyttekjøretøyer bør bare være et utfyllende tiltak ved siden av periodisk kontroll.
- 4) Det er vedtatt en rekke tekniske standarder og krav med hensyn til kjøretøysikkerhet og miljøegenskaper i Unionen. Gjennom en ordning med uanmeldte utekontroller er det nødvendig å sikre at kjøretøyene holdes i trafikksikker stand.
- 5) Utekontroller er et viktig element for å oppnå et kontinuerlig høyt trafikksikkerhetsnivå for nyttekjøretøyer gjennom hele deres levetid. Slike kontroller bidrar ikke bare til trafikksikkerheten og en reduksjon i utslippene fra kjøretøyer, men også til å unngå

⁽¹⁾ EUT C 44 av 15.2.2013, s 128.

⁽²⁾ Europaparlamentets holdning av 11. mars 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 24. mars 2014.

urettferdig konkurranse i veitransporten som følge av at det aksepteres forskjellige kontrollnivåer i de forskjellige medlemsstatene.

- 6) Ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009⁽³⁾ ble det opprettet et europeisk register over veitransportforetak (ERRU). ERRU gjør det mulig å kople sammen nasjonale elektroniske registre over transportforetak over hele Unionen, i samsvar med Unionens regler for vern av personopplysninger. Bruken av dette systemet, som drives av vedkommende myndighet i hver medlemsstat, forenkler samarbeidet mellom medlemsstatene.
- 7) Dette direktiv bør få anvendelse på visse nyttekjøretøyer med en konstruksjonshastighet på over 25 km/t i gruppene definert i europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF⁽⁴⁾. Det bør imidlertid ikke hindre medlemsstatene i å utføre utekontroller på kjøretøyer som ikke er omfattet av dette direktiv, eller å kontrollere andre aspekter ved veitransporten, særlig de som knytter seg til kjøre- og hviletid eller transport av farlig gods.
- 8) Traktorer med hjul med en høyeste konstruksjonshastighet på mer enn 40 km/t, brukes i økende grad i stedet for lastebiler og til kommersiell godstransport på vei. Deres risikopotensial kan sammenlignes med lastebiler, og kjøretøyer i denne gruppen, som hovedsakelig anvendes på offentlig vei, bør derfor behandles på samme måte som lastebiler når det gjelder utekontroll.
- 9) Rapportene om gjennomføringen av europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/30/EF⁽⁵⁾ viser tydelig betydningen av utekontroller. I tidsrommet 2009-2010 ble mer enn 350 000 kjøretøyer som gjennomgikk utekontroll i Unionen rapportert å være i en slik stand at de måtte ilegges kjøreforbud. Disse rapportene viser også svært betydelige forskjeller mellom resultatene fra kontroller gjennomført i forskjellige medlemsstater. I tidsrommet 2009-2010 varierte prosentandelen for visse påviste mangler fra 2,1 % for alle kontrollerte kjøretøyer i en medlemsstat til 48,3 % i en annen. Endelig viser disse rapportene betydelige forskjeller mellom medlemsstatene i antall utførte utekontroller. For å komme fram til en mer balansert metode bør medlemsstatene forplikte seg til å utføre et hensiktsmessig antall kontroller som står i forhold til antall nyttekjøretøyer som er registrert og/eller i bruk på deres territorium.
- 10) Varebiler, for eksempel kjøretøyer i gruppe N₁ og deres tilhengere, er ikke underlagt de samme trafikksikkerhetskravene på unionsplan som tunge kjøretøyer når det gjelder for eksempel kjøretid, opplæring for yrkessjåfører eller montering av hastighetsbegrensere. Selv om kjøretøyer i gruppe N₁ ikke hører inn under dette direktivs virkeområde, bør medlemsstatene ta hensyn til slike kjøretøyer i sine overgripende strategier for trafikksikkerhet og utekontroll.
- 11) For å unngå unødige administrative byrder og kostnader, og for å forbedre kontrollenes effektivitet, bør det for vedkommende nasjonale myndigheter være mulig fortrinnsvis å velge kjøretøyer som brukes av foretak som ikke overholder trafikksikkerhets- og miljøkravene, mens kjøretøyer som brukes av ansvarlige og sikkerhetsbevisste transportører og vedlikeholdes på riktig måte, belønnes med mindre hyppige kontroller. Utvelgelsen av kjøretøyer til utekontroll basert på transportørens risikoprofil kan vise seg å være et nyttig verktøy for det formål å kontrollere høyrisikoforetak nærmere og hyppigere.
- 12) Utekontroller bør støttes ved bruk av et system for klassifisering etter risikonivå. Ved forordning (EF) nr. 1071/2009 kreves det at medlemsstatene utvider risikoklassifiseringssystemet innført i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/22/EF⁽⁶⁾, med hensyn til gjennomføring av reglene for kjøretid og hviletid, for å dekke andre angitte områder tilknyttet veitransport, herunder trafikksikkerheten til nyttekjøretøyer. Følgelig bør opplysningene om antall og alvorsgrad av mangler funnet i kjøretøyer, føres inn i systemet for klassifisering etter risikonivå innført i henhold til artikkel 9 i direktiv 2006/22/EF. Det bør være mulig for medlemsstatene å treffe beslutning om hensiktsmessige tekniske og administrative ordninger for driften av risikoklassifiseringssystemer. Risikoklassifiseringssystemenes effektivitet og harmonisering i Unionen bør analyseres ytterligere.

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 51).

⁽⁴⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike kjøretøyer (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

⁽⁵⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/30/EF av 6. juni 2000 om utekontroll av nyttekjøretøyer som trafikkerer Fellesskapet (EFT L 203 av 10.8.2000, s. 1).

⁽⁶⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/22/EF av 15. mars 2006 om minstekrav for gjennomføring av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 om bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om oppheving av rådsdirektiv 88/599/EØF (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 35).

- 13) Innehaverne av vognkortet og eventuelt føreren av kjøretøyet bør være ansvarlig for å holde kjøretøyet i trafiksikker stand.
- 14) Når kontrollørene utfører teknisk kontroll, skal de fungere uavhengig og deres vurdering skal ikke påvirkes av interessekonflikter, herunder slike som er av økonomisk eller personlig art, særlig med hensyn til føreren, transportøren eller innehaveren av vognkortet, som kan påvirke upartiskheten og objektiviteten ved deres beslutninger. Det bør derfor ikke være noen direkte sammenheng mellom kontrollørens betaling og resultatene av utekontroller. Dette bør ikke være til hinder for at en medlemsstat kan godkjenne private organer til å utføre både mer detaljerte utekontroller og reparasjon av kjøretøyer, også på samme kjøretøy.
- 15) Utekontroller bør bestå av innledende og om nødvendig mer detaljerte kontroller. I begge tilfeller bør de omfatte relevante deler og systemer på kjøretøyene. For å oppnå harmonisering av mer detaljerte kontroller på unionsplan, bør det for hvert kontrollpunkt innføres anbefalte prøvingsmetoder og eksempler på mangler samt kategorisering av dem i henhold til deres alvorgrad.
- 16) Sikring av last er viktig for trafiksikkerheten. Lasten bør derfor sikres på en slik måte at den motstår akselerasjoner som oppstår ved bruk av kjøretøyet på veien. Av praktiske årsaker bør massekreftene som følger av slike akselerasjoner, brukes som grenseverdier basert på europeiske standarder. Personale som deltar ved kontroll av om lasten er tilstrekkelig sikret, bør ha fått hensiktsmessig opplæring.
- 17) Alle parter som er med i logistikkprosessen, herunder pakkere, lastere, transportforetak, transportører og førere, har en rolle i å sikre at lasten er skikkelig pakket og lastet på et egnet kjøretøy.
- 18) I flere medlemsstater utarbeides rapporter for utekontroller elektronisk. I slike tilfeller bør føreren få en kopi av kontrollrapporten. Alle data og opplysninger som samles inn ved utekontroller, bør overføres til en felles database i den berørte medlemsstaten, slik at dataene lett kan behandles og de relevante opplysningene kan overføres uten å medføre noen ytterligere administrativ byrde.
- 19) For å redusere den administrative byrden på kontrollmyndighetene, bør rapporter for innledende utekontroller, herunder for kjøretøyer registrert i tredjestater, inneholde bare grunnleggende opplysninger som angir at det er foretatt en kontroll av et bestemt kjøretøy, samt resultatet av kontrollen. Det bør kreves en detaljert rapport bare dersom det foretas en mer detaljert kontroll etter en innledende kontroll.
- 20) Kommisjonen bør undersøke muligheten for å kombinere rapportformatet i vedlegg IV med andre rapporter.
- 21) Bruken av mobile kontrollenheter reduserer forsinkelsen og kostnadene for transportørene siden det kan foretas mer detaljerte kontroller direkte ved veien. De kontrollorganene og utekontrollstasjonene som ligger nærmest, kan også brukes til å foreta mer detaljerte kontroller.
- 22) Personale som foretar utekontroller, bør ha hensiktsmessig opplæring og kvalifikasjoner, herunder for det formål å utføre visuelle kontroller på en effektiv måte. Kontrollører som utfører mer detaljerte utekontroller, bør ha minst de samme ferdighetene og oppfylle de samme kravene som dem som utfører tekniske kontroller i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/45/EU⁽⁷⁾. Medlemsstatene bør kreve at kontrollører som utfører kontroller på utekontrollstasjoner eller bruker mobile kontrollenheter, oppfyller disse kravene eller tilsvarende krav godkjent av vedkommende myndighet.
- 23) For å redusere kostnadene som oppstår ved bruk av tekniske utstyr til en mer detaljert utekontroll, bør medlemsstatene kunne

⁽⁷⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/45/EF av 3. april 2014 om periodisk teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere, og om oppheving av direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 av 29.4.2014, s 51).

kreve betaling dersom det er funnet mangler. Beløpets størrelse bør være rimelig og forholdsmessig.

- 24) Samarbeid og utveksling av beste praksis mellom medlemsstatene er viktig for å kunne oppnå et mer harmonisert system for utekontroller i Unionen. Derfor bør medlemsstatene samarbeide tettere, også under gjennomføring av virksomhet, i den grad det er mulig. Slikt samarbeid bør omfatte jevnlige, samordnede utekontroller.
- 25) For å sikre effektiv utveksling av opplysninger mellom medlemsstatene bør det innenfor hver medlemsstat være et kontaktpunkt for forbindelse til andre relevante vedkommende myndigheter. Dette kontaktpunktet bør også utarbeide relevant statistikk. Dessuten bør medlemsstatene anvende en sammenhengende nasjonal kontrollstrategi på sitt territorium og bør kunne utpeke et organ som skal samordne gjennomføringen av denne oppgaven. Vedkommende myndigheter i hver medlemsstat bør fastlegge framgangsmåter som angir tidsfrister og innhold i de opplysningene som skal videreformidles.
- 26) Når det utpekes kontaktpunkter, bør forfatningsregler og det kompetansenivået som følger av det, respekteres.
- 27) For å tillate overvåking av ordningen med utekontroll som er gjennomført i Unionen, bør medlemsstatene før 31. mars 2021 og før 31. mars annethvert år deretter, underrette Kommisjonen om resultatene av de utekontrollene som er gjennomført. Kommisjonen bør legge fram de innsamlede dataene for Europaparlamentet og Rådet.
- 28) For å redusere tidstapet for foretak og førere, og for å øke den generelle effektiviteten ved utekontroller, bør det oppmuntres til gjennomføring av utekontroller ved siden av å kontrollere om bestemmelser på det sosiale området innen veitransport overholdes, særlig europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006⁽⁸⁾, direktiv 2006/22/EF og rådsforordning (EØF) nr. 3821/85⁽⁹⁾.
- 29) Medlemsstatene bør fastsette regler om sanksjoner ved overtredelse av bestemmelsene i dette direktiv og sikre at de gjennomføres. De fastsatte sanksjonene bør være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen, virke avskrekkende og ikke medføre forskjellsbehandling. Medlemsstatene bør særlig ta med hensiktsmessige tiltak til håndtering av tilfeller der føreren eller transportøren ikke samarbeider med kontrolløren, og der et kjøretøy med farlige mangler brukes uten godkjenning.
- 30) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 182/2011⁽¹⁰⁾.
- 31) Kommisjonen bør ikke vedta gjennomføringsrettsakter om framgangsmåter for melding av kjøretøyer med store eller farlige mangler til kontaktpunktene i registreringsmedlemsstatene, eller om framgangsmåter som fastsetter dataformatet for melding til Kommisjonen om de opplysningene som medlemsstatene har samlet inn om de kontrollerte kjøretøyene, dersom komiteen som er nedsatt i henhold til dette direktiv, ikke avgir uttalelse om utkastet til gjennomføringsrettsakt som er framlagt av Kommisjonen.
- 32) For eventuelt å kunne ajourføre artikkel 2 nr. 1 og vedlegg IV nr. 6 uten å berøre dette direktivs virkeområde, ajourføre nr. 2 i vedlegg II med hensyn til metoder, og tilpasse nr. 2 i vedlegg II med hensyn til listen over kontrollpunkter, metoder, årsaker til svikt og vurdering av mangler, bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte, delegeres til Kommisjonen. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under det forberedende arbeidet, også på ekspertplan. Kommisjonen bør i forbindelse med forberedelsen og utarbeidingen av delegerede rettsakter sørge for samtidig, rettidig og korrekt oversending av relevante dokumenter til Europaparlamentet og til Rådet.
- 33) Ettersom målet for dette direktiv, som er å forbedre trafiksikkerheten ved å fastsette minste felles krav og harmoniserte regler for utekontroll av kjøretøyer som trafikkerer Unionen, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, men heller på grunn av tiltakets omfang bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5

⁽⁸⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 1).

⁽⁹⁾ Rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitransport (EFT L 370 av 31.12.1985, s. 8).

⁽¹⁰⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet som fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.

- 34) Dette direktiv er forenlig med de grunnleggende rettigheter og de prinsipper som er anerkjent i Den europeiske unions pakt om grunnleggende rettigheter, som er omhandlet i artikkel 6 i traktaten om Den europeiske union.
- 35) Ved dette direktiv utvikles den eksisterende ordningen med utekontroller, ajourføres de tekniske kravene i direktiv 2000/30/EF og innarbeides reglene angitt i kommisjonsrekommendasjon 2010/379/EU⁽¹¹⁾. Direktiv 2000/30/EØF bør derfor oppheves —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

KAPITTEL I

FORMÅL, DEFINISJONER OG VIRKEOMRÅDE

Artikkel 1

Formål

Med sikte på å forbedre trafiksikkerheten og miljøet, innføres det ved dette direktiv minstekrav til en ordning med utekontroll av nyttekjøretøyer som trafikkerer medlemsstatenes territorium.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på visse nyttekjøretøyer med en konstruksjonshastighet på over 25 km/t i følgende grupper, som definert i europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/37/EF⁽¹²⁾ og direktiv 2007/46/EF:
- a) motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for transport av personer og deres bagasje, med flere enn åtte sitteplasser i tillegg til førersetet – kjøretøygruppe M₂ og M₃,
 - b) motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for godstransport, med største masse på over 3,5 tonn – kjøretøygruppe N₂ og N₃,
 - c) tilhengere konstruert og bygd for gods- eller persontransport, samt for innkvartering av personer, med største masse på over 3,5 tonn – kjøretøygruppe O₃ og O₄,
 - d) traktorer med hjul i gruppe T5, hvis bruk hovedsakelig finner sted på offentlig vei til kommersiell godstransport på vei, med en høyeste konstruksjonshastighet på over 40 km/t.
2. Dette direktiv påvirker ikke medlemsstatenes rett til å utføre utekontroller på kjøretøyer som ikke omfattes av dette direktiv, for eksempel nyttekjøretøyer i gruppe N₁ med en største masse på høyst 3,5 tonn, og til å kontrollere andre aspekter ved veitransport og sikkerhet eller utføre kontroller andre steder enn på offentlig vei. Ingenting i dette direktiv er til hinder for at en medlemsstat kan begrense bruken av en bestemt kjøretøytype til visse deler av sitt veinett av hensyn til trafiksikkerheten.

Artikkel 3

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- 1) «kjøretøy» enhver motorvogn eller dens tilhenger som ikke går på skinner,

⁽¹¹⁾ Kommisjonsrekommendasjon 2010/379/EU av 5. juli 2010 om risikovurdering av mangler ved teknisk kontroll (av nyttekjøretøyer) i samsvar med direktiv 2000/30/EF (EUT L 173 av 8.7.2010, s. 97).

⁽¹²⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/37/EF av 26. mai 2003 om typegodkjenning av jordbruks- eller skogbrukstraktorer, tilhengere og utskiftbare trukne maskiner, samt deres systemer, deler og tekniske enheter, og om oppheving av direktiv 74/150/EØF (EUT L 171 av 9.7.2003, s. 1).

- 2) «motorvogn» et selvstendig motordrevet kjøretøy med hjul, som har en høyeste konstruksjonshastighet på over 25 km/t,
- 3) «tilhenger» et ikke-selvdrevet kjøretøy med hjul, som er beregnet på og konstruert for å trekkes av en motorvogn,
- 4) «semitrailer» enhver tilhenger som er konstruert for å tilkoples en motorvogn slik at den delvis hviler på motorvognen, og slik at en vesentlig del av dens egen og lastens masse bæres av motorvognen,
- 5) «last» alt gods som normalt plasseres i eller på den delen av kjøretøyet som er konstruert for å bære en last, og som ikke er permanent festet til kjøretøyet, herunder gjenstander inni lastbærere som for eksempel kasser, flak eller beholdere på kjøretøyer,
- 6) «nyttekjøretøy» en motorvogn og dens tilhenger eller semitrailer som brukes hovedsakelig til transport av gods eller passasjerer til kommersielle formål, for eksempel transport for en annens regning eller for egen regning, eller for andre yrkesmessige formål,
- 7) «kjøretøy registrert i en medlemsstat» et kjøretøy som er registrert eller tatt i bruk i en medlemsstat,
- 8) «innehaver av vognkort» den juridiske eller fysiske personen i hvis navn kjøretøyet er registrert,
- 9) «foretak» et foretak som definert i artikkel 2 nr. 4 i forordning (EF) nr. 1071/2009,
- 10) «utekontroll» en uanmeldt teknisk kontroll av trafiksikkerheten til et nyttekjøretøy foretatt av vedkommende myndigheter i en medlemsstat eller under tilsyn av dem,
- 11) «offentlig vei» en vei som brukes av offentligheten, for eksempel en lokal, regional eller nasjonal vei, hovedvei, motorgate eller motorvei,
- 12) «teknisk kontroll» en kontroll i samsvar med artikkel 9 nr. 3 i direktiv 2014/45/EU,
- 13) «kontrollseddel» en rapport fra en teknisk kontroll utstedt av vedkommende myndighet eller et kontrollorgan som inneholder resultatet av den tekniske kontrollen,
- 14) «vedkommende myndighet» myndighet eller offentlig organ som en medlemsstat har gitt myndighet til å forvalte ordningen med utekontroll, herunder eventuelt, gjennomføringen av slike kontroller,
- 15) «kontrollør» en person godkjent av en medlemsstat eller av dens vedkommende myndighet til å utføre innledende og/eller mer detaljerte utekontroller,
- 16) «mangler» tekniske feil og andre forekomster av manglende samsvar som blir påvist under en utekontroll,
- 17) «samordnet utekontroll» en utekontroll som foretas felles av vedkommende myndigheter i to eller flere medlemsstater,
- 18) «transportør» en fysisk eller juridisk person som benytter kjøretøyet som dets eier eller er godkjent til å benytte kjøretøyet av dets eier,
- 19) «mobil kontrollenhet» et transportabelt system med kontrollutstyr som er nødvendig for å utføre mer detaljerte utekontroller, bemannet med kontrollører som er kvalifisert til å utføre mer detaljerte utekontroller,
- 20) «utekontrollstasjon» et fastsatt område der innledende og/eller mer detaljerte utekontroller foregår, som også kan utstyres med permanent installert kontrollutstyr.

KAPITTEL II

SYSTEM FOR UTEKONTROLL OG ALMINNELIGE FORPLIKTELSER

Artikkel 4

System for utekontroll

Systemet for utekontroll skal omfatte innledende utekontroller som nevnt i artikkel 10 nr. 1, og mer detaljerte utekontroller som nevnt i artikkel 10 nr. 2.

Artikkel 5

Antall kjøretøyer som skal kontrolleres, angitt i prosent

1. For kjøretøyer nevnt i bokstav a), b) og c) i artikkel 2 nr. 1, skal det samlede antallet innledende utekontroller i Unionen i hvert kalenderår tilsvare minst 5 % av det samlede antallet kjøretøyer som er registrert i medlemsstatene.
2. Hver medlemsstat skal tilstrebe å utføre et hensiktsmessig antall innledende utekontroller som står i forhold til det samlede antallet av slike kjøretøyer som er registrert på dens territorium.
3. Opplysninger om kontrollerte kjøretøyer skal meldes til Kommissjonen i samsvar med artikkel 20 nr. 1.

Artikkel 6

Risikoklassifiseringssystem

For kjøretøyer nevnt i bokstav a), b) og c) i artikkel 2 nr. 1, skal medlemsstatene sikre at opplysningene om antall og alvorsgrad av mangler beskrevet i vedlegg II og eventuelt vedlegg III, funnet på kjøretøyer som benyttes av enkeltforetak, føres inn i systemet for klassifisering etter risikonivå innført i henhold til artikkel 9 i direktiv 2006/22/EF. Medlemsstatene kan ved utarbeiding av en risikoprofil på et foretak bruke kriteriene angitt i vedlegg I. Disse opplysningene skal brukes til å kontrollere foretak med en høy risikoklassifisering nærmere og hyppigere. Risikoklassifiseringssystemet skal drives av vedkommende myndigheter i medlemsstatene.

Til gjennomføring av første ledd, skal registreringsmedlemsstaten bruke de opplysningene den har mottatt fra de andre medlemsstatene i henhold til artikkel 18 nr. 1.

Medlemsstatene kan tillate ytterligere frivillige tekniske kontroller. Opplysninger om overholdelse av trafiksikkerhetskrav innhentet ved frivillige kontroller, kan tas hensyn til for å forbedre et foretaks risikoprofil.

Artikkel 7

Ansvarsområder

1. Medlemsstatene skal kreve at kontrollseddelen fra den siste periodiske tekniske kontrollen eller en kopi av denne, eller når det gjelder en elektronisk framstilt kontrollsedel, en bekreftet eller original utskrift av denne, samt rapporten fra den siste utekontrollen, oppbevares i kjøretøyet dersom de foreligger. Medlemsstatene kan tillate sine myndigheter å godta elektronisk dokumentasjon på slike kontroller dersom disse opplysningene er tilgjengelige.
2. Medlemsstatene skal kreve at foretak og førere av et kjøretøy som gjennomgår utekontroll, samarbeider med kontrollørene og gir tilgang til kjøretøyet, dets deler og all relevant dokumentasjon i forbindelse med kontrollen.
3. Medlemsstatene skal sikre at foretakenes ansvar for å holde sine kjøretøyer i sikker og trafiksikker stand, er definert, med forbehold for ansvaret som førerne av disse kjøretøyene har.

Artikkel 8

Kontrollører

1. Ved utvelgelse av et kjøretøy til en utekontroll og ved gjennomføring av slik kontroll, skal kontrollørene ikke forskjellsbehandle på grunn av førerens nasjonalitet eller den staten kjøretøyet er registrert eller tatt i bruk i.
2. Ved gjennomføring av en utekontroll skal kontrolløren ikke ha noen interessekonflikt som kan påvirke upartiskheten eller objektiviteten til hans beslutning.
3. Kontrollørens godtgjørelse skal ikke være direkte knyttet til resultatene av innledende eller mer detaljerte utekontroller.
4. Mer detaljerte utekontroller skal utføres av kontrollører som oppfyller minstekravene til kvalifikasjoner og opplæring fastsatt i artikkel 13 og i vedlegg IV til direktiv 2014/45/EU. Medlemsstatene kan fastsette at kontrollører som utfører kontroller på utekontrollstasjoner eller bruker mobile kontrollenheter, skal oppfylle disse kravene eller tilsvarende krav godkjent av vedkommende myndighet.

KAPITTEL III

FRAMGANGSMÅTER VED KONTROLL

Artikkel 9

Utvelgelse av kjøretøyer til innledende utekontroll

Ved identifisering av kjøretøyer som skal gjennomgå innledende utekontroll, kan kontrollørene velge å prioritere kjøretøyer som benyttes av foretak med en høy risikoklassifisering som nevnt i direktiv 2006/22/EF. Kjøretøyer kan også velges ut tilfeldig til kontroll, eller dersom det foreligger mistanke om at kjøretøyet utgjør en risiko for trafiksikkerheten eller miljøet.

Artikkel 10

Innhold og metoder med hensyn til utekontroll

1. Medlemsstatene skal sikre at kjøretøyer som er valgt ut i samsvar med artikkel 9, gjennomgår en innledende utekontroll.

Ved hver innledende utekontroll av et kjøretøy:

- a) skal kontrolløren kontrollere den siste kontrollseddelen og den siste utekontrollrapporten, dersom slik foreligger, som oppbevares i kjøretøyet, eller elektronisk dokumentasjon på dette, i samsvar med artikkel 7 nr. 1,
- b) skal kontrolløren foreta en visuell vurdering av kjøretøyet tekniske stand,
- c) kan kontrolløren foreta en visuell vurdering av hvordan kjøretøyet last er sikret, i samsvar med artikkel 13,
- d) kan kontrolløren foreta tekniske kontroller ved hjelp av de metodene som synes hensiktsmessige. Slike tekniske kontroller kan foretas for å begrunne en beslutning om å framstille kjøretøyet for en mer detaljert utekontroll, eller for å be om at manglene rettes opp uten opphold i samsvar med artikkel 14 nr. 1.

Kontrolløren skal kontrollere hvorvidt mangler angitt i den forrige utekontrollrapporten, er rettet opp.

2. På bakgrunn av utfallet av den innledende kontrollen, skal kontrolløren beslutte om kjøretøyet eller dens tilhenger bør gjennomgå en mer detaljert utekontroll.
3. En mer detaljert utekontroll skal omfatte de punktene oppført i vedlegg II som anses nødvendige og relevante, idet det særlig tas hensyn til sikkerheten ved bremses, dekk, hjul, karosseri og forstyrrelser, og de anbefalte metodene for å kontrollere disse punktene.

4. Dersom kontrollseddelen eller en utekontrollrapport dokumenterer at det er utført kontroll av ett av de punktene som er oppført i vedlegg II i løpet av de foregående tre månedene, skal kontrolløren ikke kontrollere dette punktet, bortsett fra dersom en slik kontroll er berettiget på bakgrunn av en åpenbar mangel.

Artikkel 11

Kontrollstasjoner

1. En mer detaljert utekontroll skal foretas ved hjelp av en mobil kontrollenhet eller en utekontrollstasjon, eller ved et kontrollorgan som nevnt i direktiv 2014/45/EU.
2. Dersom det skal utføres en mer detaljert kontroll ved et kontrollorgan eller en utekontrollstasjon, skal den foretas så snart som mulig ved et eller en av de nærmest beliggende organene eller stasjonene der dette lar seg gjennomføre.
3. Mobile kontrollenheter og utekontrollstasjoner skal ha egnet utstyr til å utføre en mer detaljert utekontroll, herunder utstyr som er nødvendig for å vurdere bremsenes tilstand og virkning, styring, fjæring og forstyrrelser på kjøretøyet etter behov. Dersom mobile kontrollenheter eller utekontrollstasjoner ikke har det utstyret som kreves for å kontrollere et punkt angitt i en innledende kontroll, skal kjøretøyet henvises til et kontrollorgan eller en stasjon der en detaljert kontroll av dette punktet kan foretas.

Artikkel 12

Vurdering av mangler

1. For hvert punkt som skal kontrolleres, gis det i vedlegg II en liste over mulige mangler og deres alvorsgrad, som skal brukes ved utekontroller.
2. Mangler som blir funnet ved utekontroll av kjøretøyer, skal kategoriseres i én av følgende grupper:
 - a) små mangler som ikke har noen vesentlig virkning på kjøretøyets sikkerhet eller miljøvirkning, samt andre mindre avvik fra kravene,
 - b) store mangler som kan sette kjøretøyets sikkerhet i fare eller ha en miljøvirkning eller utsette andre trafikanter for fare, samt andre mer vesentlige avvik fra kravene,
 - c) farlige mangler som utgjør en direkte og umiddelbar fare for trafiksikkerheten eller har en miljøvirkning.
3. Et kjøretøy som har mangler som hører inn under mer enn én mangelgruppe nevnt i nr. 2, skal klassifiseres i den gruppen som tilsvarer den alvorligste mangelen. Et kjøretøy som har flere mangler innenfor samme kontrollområde som definert innenfor virkeområdet for utekontrollen nevnt i nr. 1 i vedlegg II, kan klassifiseres i den nest alvorligste mangelgruppen dersom det vurderes slik at den samlede virkningen av disse manglene medfører en større risiko for trafiksikkerheten.

Artikkel 13

Kontroll av sikring av last

1. Ved en utekontroll kan et kjøretøy gjennomgå kontroll av sikring av lasten i samsvar med vedlegg III, for å sikre at lasten er sikret på en slik måte at den ikke virker forstyrrende på sikker kjøring eller utgjør en trussel for liv, helse, eiendom eller miljøet. Det kan utføres kontroller for å kontrollere at kjøretøyet under alle typer kjøring, herunder nødssituasjoner eller start i oppoverbakke:

- last kan bare endre posisjon minimalt i forhold til hver andre, mot vegger eller flater i kjøretøyet, og and
- last kan ikke forlate lasterommet eller flytte seg utenfor lasteflaten.

2. Med forbehold for kravene som får anvendelse på transport av visse kategorier gods, for eksempel gods omfattet av Den

europæiske avtale om internasjonal veitransport av farlig gods (ADR)⁽¹³⁾, kan sikring av last og kontroll av sikring av last utføres i samsvar med prinsippene og eventuelt standardene fastsatt i avsnitt I i vedlegg III. Den siste versjonen av standardene fastsatt i nr. 5 i avsnitt I i vedlegg III, kan brukes.

3. Framgangsmåtene for oppfølging nevnt i artikkel 14, kan også få anvendelse på store eller farlige mangler knyttet til sikring av last.
4. Medlemsstatene skal fastsette at personell som deltar i kontroll av sikring av last, får hensiktsmessig opplæring for dette formålet.

Artikkel 14

Oppfølging ved store eller farlige mangler

1. Med forbehold for artikkel 14 nr. 3, skal medlemsstatene fastsette at alle store eller farlige mangler avdekket ved en innledende eller mer detaljert kontroll, skal rettes opp før kjøretøyet igjen tas i bruk på offentlig vei.
2. Kontrolløren kan beslutte at kjøretøyet skal gjennomgå en full teknisk kontroll innenfor en angitt tidsfrist dersom det er registrert i den medlemsstaten der utekontrollen er utført. Dersom kjøretøyet er registrert i en annen medlemsstat, kan vedkommende myndighet be vedkommende myndighet i den andre medlemsstaten, via kontaktpunktene nevnt i artikkel 17, om å utføre en ny teknisk kontroll av kjøretøyet etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 18 nr. 2. Dersom det konstateres store eller farlige mangler i et kjøretøy som er registrert utenfor Unionen, kan medlemsstatene beslutte å underrette vedkommende myndighet i kjøretøyets registreringsstat.
3. Når det gjelder mangler som krever omgående eller umiddelbar oppretting på grunn av en direkte og umiddelbare fare for trafikksikkerheten, skal den berørte medlemsstaten eller vedkommende myndighet fastsette at bruken av det aktuelle kjøretøyet skal begrenses eller forbys til disse manglene er rettet opp. Bruken av et slikt kjøretøy kan tillates for at det skal kunne nå fram til et av de nærmeste verkstedene der disse manglene kan rettes opp, på det vilkår at de aktuelle farlige manglene er rettet på en slik måte at det kan nå fram til dette verkstedet, og at det ikke er noen umiddelbar fare for sikkerheten til fører eller passasjerer eller andre trafikanter. Når det gjelder mangler som ikke krever umiddelbar oppretting, kan den berørte medlemsstaten eller vedkommende myndighet treffe beslutning om vilkår og et rimelig tidsrom som kjøretøyet kan brukes i før manglene rettes opp.

Dersom kjøretøyet ikke kan settes i slik stand at det kan nå fram til verkstedet, kan kjøretøyet fraktes til et tilgjengelig sted der det kan repareres.

Artikkel 15

Kontrollgebyrer

Dersom det er konstatert mangler etter en mer detaljert kontroll, kan medlemsstatene kreve betaling av et rimelig og forholdsmessig gebyr som skal være knyttet til kostnaden ved å utføre denne kontrollen.

Artikkel 16

Kontrollrapport og databaser for utekontroller

1. For hver innledende utekontroll som er utført, skal følgende opplysninger oversendes til vedkommende myndighet:
 - a) kjøretøyets registreringsstat,
 - b) kjøretøygruppen,
 - c) resultat av den innledende utekontrollen.
2. Når en mer detaljert kontroll er avsluttet, skal kontrolløren utarbeide en rapport i samsvar med vedlegg IV. Medlemsstatene skal sikre at føreren av kjøretøyet får en kopi av kontrollrapporten.
3. Kontrolløren skal innen en rimelig tid etter kontrollen oversende resultatene av den mer detaljerte utekontrollen til vedkommende myndighet. Vedkommende myndighet skal oppbevare disse opplysningene i samsvar med gjeldende regelverk for vern av personopplysninger i minst 36 måneder etter at de er mottatt.

⁽¹³⁾ Innarbeidet ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/68/EF av 24. september 2008 om innlands transport av farlig gods (EUT L 260 av 30.9.2008, s. 13), endret blant annet ved kommisjonsdirektiv 2012/45/EU (EUT L 332 av 4.12.2012, s. 18).

KAPITTEL IV

SAMARBEID OG UTVEKSLING AV OPPLYSNINGER

Artikkel 17

Utpeking av et kontaktpunkt

1. Medlemsstatene skal utpeke et kontaktpunkt som skal:
 - sikre samordning med kontaktpunkter utpekt av andre medlemsstater med hensyn til tiltak truffet i henhold til artikkel 18,
 - videresende dataene nevnt i artikkel 20, til Kommisjonen,
 - eventuelt sikre enhver annen utveksling av opplysninger med, og yte bistand til kontaktpunktene i andre medlemsstater.
2. Medlemsstatene skal innen 20. mai 2015 sende navn på og kontaktopplysninger for sitt nasjonale kontaktpunkt til Kommisjonen, og skal umiddelbart underrette den om eventuelle endringer i disse opplysningene. Kommisjonen skal utarbeide en liste over alle kontaktpunkter og sende den til medlemsstatene.

Artikkel 18

Samarbeid mellom medlemsstatene

1. I tilfeller der store eller farlige mangler, eller mangler som fører til en begrensning av eller forbud mot bruk av kjøretøyet, konstateres i et kjøretøy som ikke er registrert i den medlemsstaten der kontrollen finner sted, skal kontaktpunktet melde resultatene av kontrollen til kontaktpunktet i den medlemsstaten der kjøretøyet er registrert. Meldingen skal inneholde elementene i utekontrollrapporten som angitt i vedlegg IV, og skal helst oversendes gjennom det nasjonale elektroniske registeret nevnt i artikkel 16 i forordning (EF) nr. 1071/2009. Kommisjonen skal vedta nærmere regler for framgangsmåten for melding om kjøretøyer med store eller farlige mangler til kontaktpunktene i registreringsmedlemsstaten, etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 23 nr. 2.
2. I tilfeller der store eller farlige mangler konstateres i et kjøretøy, kan kontaktpunktet i den medlemsstaten der kjøretøyet er kontrollert, be vedkommende myndighet i den medlemsstaten der kjøretøyet er registrert, via kontaktpunktet i sistnevnte medlemsstat, om å treffe hensiktsmessige oppfølgingstiltak, for eksempel å framstille kjøretøyet for en ytterligere teknisk kontroll som fastsatt i artikkel 14.

Artikkel 19

Samordnede utekontroller

På årlig basis skal medlemsstatene jevnlig utføre samordnet virksomhet i forbindelse med utekontroller. Medlemsstatene kan kombinere slik virksomhet med virksomhet fastsatt i artikkel 5 i direktiv 2006/22/EF.

Artikkel 20

Oversending av opplysninger til Kommisjonen

1. Innen 31. mars 2021 og innen 31. mars hvert annet år deretter, skal medlemsstatene elektronisk oversende til Kommisjonen de dataene som er samlet inn i de to foregående kalenderårene og for kjøretøyer som er kontrollert på deres territorium. Disse dataene skal angi:
 - a) antall kontrollerte kjøretøyer,
 - a) kontrollerte kjøretøygrupper,
 - c) registreringsstaten for hvert kontrollerte kjøretøy,
 - d) når det gjelder mer detaljerte kontroller, de områdene som er kontrollert og de punktene som ikke er godkjent, i samsvar med nr. 10 i vedlegg IV.

Den første rapporten skal omfatte toårsperioden som begynner 1. januar 2019.

2. Kommisjonen skal vedta nærmere regler etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 23 nr. 2, vedrørende formatet for elektronisk oversending av dataene nevnt i nr. 1. I påvente av at slike regler innføres, skal standardskjemaet for rapportering angitt i vedlegg V, brukes.

Kommisjonen skal legge fram de innsamlede dataene for Europaparlamentet og Rådet.

KAPITTEL V

DELEGERTE RETTSAKTER OG GJENNOMFØRINGSRETTSAKTER

Artikkel 21

Delegerte rettsakter

Kommisjonen skal bemyndiges til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 22 for å:

- ajourføre artikkel 2 nr. 1 og nr. 6 i vedlegg IV, etter hva som er relevant, for å ta hensyn til endringer i kjøretøygruppene som skyldes endringer i regelverket nevnt i nevnte artikkel, uten å påvirke dette direktivs virkeområde,
- ajourføre nr. 2 i vedlegg II med hensyn til metoder, dersom mer effektive og virkningsfulle prøvingsmetoder blir tilgjengelige, uten å utvide listen over punkter som skal kontrolleres,
- tilpasse nr. 2 i vedlegg II, etter en positiv vurdering av aktuelle kostnader og nytte, med hensyn til listen over kontrollpunkter, metoder, årsaker til svikt og vurdering av mangler dersom det skjer en endring i obligatoriske krav som er relevante for typegodkjenningen i Unionens sikkerhets- eller miljøregelverk.

Artikkel 22

Utøvelse av delegering

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
2. Delegeringen av myndighet nevnt i artikkel 21, skal gis Kommisjonen i et tidsrom på fem år fra 19. mai 2014. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om delegeringen av myndighet senest ni måneder før utløpet av femårsperioden. Delegeringen av myndighet skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.
3. Delegeringen av myndighet nevnt i artikkel 21, kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. Beslutningen om tilbakekalling innebærer at delegeringen av myndighet angitt i beslutningen, opphører å gjelde. Tilbakekallingen skal tre i kraft dagen etter den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt som angis i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den samtidig underrette Europaparlamentet og Rådet om dette.
5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 21, skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet gjør innsigelser mot den innen to måneder fra den dag da rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet for utløpet av nevnte tidsrom har underrettet Kommisjonen om at de ikke akter å gjøre innsigelse. Dette tidsrommet skal forlenges med to måneder på initiativ fra Europaparlamentet eller Rådet.

Artikkel 23

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen for teknisk kontroll nevnt i direktiv 2014/45/EU. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Dersom Komiteen ikke avgir en uttalelse,

skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

KAPITTEL VI

SLUTTBESTEMMELSER

Artikkel 24

Rapportering

1. Innen 20. mai 2016 skal Kommisjonen framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om gjennomføringen og virkningene av dette direktiv. Rapporten skal særlig inneholde en analyse av direktivets virkning med hensyn til økt trafikksikkerhet samt kostnad og nytte av å la kjøretøyer i gruppe N₁ og O₂ inngå i dette direktivs virkeområde.

2. Senest 20. mai 2022 skal Kommisjonen framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om gjennomføringen og virkningene av dette direktiv, særlig med hensyn til effektiviteten i og harmoniseringen av risikoklassifiseringssystemer, særlig i definisjonen av gjensidig sammenlignbare risikoklassifiseringer av de forskjellige aktuelle foretakene. Rapporten skal ledsages av en detaljert konsekvensanalyse som analyserer kostnad og nytte i hele Unionen. Konsekvensanalysen skal gjøres tilgjengelig for Europaparlamentet og Rådet minst seks måneder før framlegging av forslag til regelverk for eventuelt å ta med nye kjøretøygrupper i dette direktivs virkeområde.

Artikkel 25

Sanksjoner

Medlemsstatene skal fastsette regler for sanksjoner som får anvendelse ved brudd på bestemmelsene i dette direktiv, og treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene gjennomføres. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen, virke avskrekkende og ikke medføre forskjellsbehandling.

Artikkel 26

Innarbeiding i nasjonal lovgivning

1. Medlemsstatene skal innen 20. mai 2017 vedta og kunngjøre de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

De skal anvende disse bestemmelsene fra 20. mai 2018.

Når det gjelder risikoklassifiseringssystemet nevnt i artikkel 6 i dette direktiv, skal de anvende disse bestemmelsene fra 20. mai 2019.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 27

Oppheving

Direktiv 2000/30/EF oppheves med virkning fra 20. mai 2018.

Artikkel 28

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 29

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 3. april 2014.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

President

For Rådet

D. KOURKOULAS

Formann

UOFFISIELL OVERSETTELSE

VEDLEGG I

ELEMENTER I RISIKOKLASSIFISERINGSSYSTEMET

Risikoklassifiseringssystemet skal danne grunnlaget for en målrettet utvelgelse av kjøretøyer som benyttes av foretak med dårlige resultater vedrørende oppfyllelse av kravene til vedlikehold av og trafikk sikkerhet ved kjøretøyer. Det skal ta hensyn til resultater fra både periodiske tekniske kontroller og utekontroller.

Risikoklassifiseringssystemet skal vurdere følgende parametere ved bestemmelse av en risikoklassifisering for det aktuelle foretaket:

- antall mangler
- manglenes alvorsgrad
- antall utekontroller eller periodiske og frivillige tekniske kontroller
- tidsfaktor

1. Manglene skal veies i henhold til alvorsgrad, ved hjelp av følgende faktorer:

- Farlig mangel = 40
- Stor mangel = 10
- Liten mangel = 1

2. Utviklingen i et foretaks (kjøretøys) situasjon skal gjenspeiles ved å anvende en lavere vektning på «eldre» kontrollresultater (mangler) enn på «nyere» mangler, ved hjelp av følgende faktorer:

- år 1 = siste 12 måneder = faktor 3
- år 2 = siste 13-24 måneder = faktor 2
- år 3 = siste 25-36 måneder = faktor 1

Dette skal bare gjelde for beregning av den samlede risikoklassifiseringen.

3. Risikoklassifiseringen skal beregnes ved hjelp av følgende formler:

a) Formelen for samlet risikoklassifisering:

$$RR = \frac{(D_{Y1} 3) + (D_{Y2} 2) + (D_{Y3} 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

der:

RR = risikoklassifiseringens samlede poengsum

D_{Yi} = samlet antall defekter i år 1, 2, 3

D_{Y1} = ((#DD 40)(#MaD 10)(#MiD 1)) i år 1

#... = antall...

DD = farlige mangler

MaD = store mangler

MiD = små mangler

C = kontroller (utekontroller eller periodiske og frivillige tekniske kontroller) i år 1, 2, 3

a) Formelen for årlig risikoklassifisering:

$$AR = \frac{(\#DD 40) + (\#MaD 10) + (\#MiD 1)}{\#C}$$

der:

AR = poengsum for årlig risikoklassifisering
=

#... = antall...

DD = farlige mangler

MaD = store mangler

MiD = små mangler

C = kontroller (utekontroller eller periodiske og frivillige tekniske kontroller)

Den årlige risikoen skal brukes til å vurdere utviklingen for et foretak gjennom årene.

Klassifiseringen av foretak (kjøretøyer) basert på den samlede risikoklassifiseringen, skal utføres slik at man oppnår følgende fordeling innenfor de oppførte foretakene (kjøretøyer):

- < 30 % lav risiko
- 30-80 % middels risiko
- > 80 % høy risiko.

*VEDLEGG II***VIRKEOMRÅDE FOR UTEKONTROLL**

1. KONTROLLOMRÅDER

- 0) Identifikasjon av kjøretøyet
- 1) Bremsanlegg
- 2) Styring
- 3) Sikt
- 4) Belysningsutstyr og deler av det elektriske systemet
- 5) Aksler, hjul, dekk, fjæring
- 6) Understell og understellsutstyr
- 7) Annet utstyr
- 8) Forstyrrelser
- 9) Tilleggskontroller av kjøretøyer for persontransport i gruppe M₂ og M₃.

2. KRAV TIL KONTROLL

Punkter som bare kan kontrolleres ved hjelp av utstyr, er merket med E.

Punkter som bare i noen grad kan kontrolleres uten bruk av utstyr, er merket med + (E).

Dersom det er angitt at en kontrollmetode er visuell, betyr det at kontrolløren, i tillegg til å se på de aktuelle punktene, også skal ta på dem, vurdere støy eller benytte enhver annen egnet framgangsmåte for å kontrollere dem uten å bruke verktøy.

Utekontroller kan omfatte punktene oppført i tabell 1, som inneholder de anbefalte kontrollmetodene som bør brukes. Ingenting i dette vedlegg skal være til hinder for at en kontrollør kan bruke ytterligere utstyr der dette er relevant, for eksempel en billøfter eller en smøregrev.

Kontrollen skal utføres ved hjelp av tilgjengelig teknikk og utstyr og uten bruk av verktøy til å demontere eller fjerne noen deler av kjøretøyet. Kontrollen kan også omfatte en verifisering av hvorvidt de respektive delene og komponentene på kjøretøyet tilsvarer sikkerhets- og miljøkravene som var gjeldende på godkjenningstidspunktet, eller eventuelt på tidspunktet for ettermontering.

Dersom kjøretøyets konstruksjon ikke gjør det mulig å anvende kontrollmetodene fastsatt i dette vedlegg, skal kontrollen foretas i samsvar med de anbefalte kontrollmetodene som er godtatt av vedkommende myndigheter.

«Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes» gjelder ikke når det vises til krav som ikke var fastsatt i det relevante regelverket for godkjenning av kjøretøyer på tidspunktet for første gangs registrering eller første gangs ibruktaking, eller i kravene til ettermontering.

UOFFISIELL OVERSETTELSE

3. INNHOLD OG KONTROLLMETODER, VURDERING AV MANGLER PÅ KJØRETØYER

Kontrollen skal omfatte de punktene som anses nødvendige og relevante, idet det særlig tas hensyn til sikkerheten ved bremses, dekk, hjul, karosseri og forstyrrelser, og de anbefalte metodene oppført i tabellen nedenfor.

For hvert kjøretøysystem og for hver komponent som skal kontrolleres, skal vurderingen av mangler i hvert enkelt tilfelle utføres i samsvar med kriteriene angitt i tabellen.

Mangler som ikke er oppført i dette vedlegg, skal vurderes med tanke på hvilken risiko de utgjør for trafikksikkerheten.

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig

0. IDENTIFIKASJON AV KJØRETØYET

0.1. Kjennemerker (dersom det er obligatorisk i henhold til kravene ⁽¹⁾),	Visuell kontroll	a) Kjennemerke(r) mangler eller er så dårlig festet at det/de kan falle av.		X	
		b) Preging mangler eller er uleselig.		X	
		c) Ikke i samsvar med kjøretøyets registreringspapirer eller med registre.		X	
0.2. Kjøretøyets understallsnummer/serienummer	Visuell kontroll	a) Mangler eller kan ikke finnes.		X	
		b) Ufullstendig, uleselig, åpenbart forfalsket, eller stemmer ikke med kjøretøyets registreringspapirer.		X	
		c) Kjøretøyets registreringspapirer er uleselige eller inneholder skrivefeil.	X		

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1. BREMSEANLEGG					
1.1. Mekanisk tilstand og virkemåte					
1.1.1 DriftsbremSENS pedalakse/håndbremSENS akse	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift. Merk: Kjøretøyer med servobremS bør kontrolleres med motoren slått av.	a) Pedalakse for stram.		X	
		b) For stor slitasje eller slakk.		X	
1.1.2. Pedalens/håndtakets tilstand og bremsepedalens vandring.	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift. Merk: Kjøretøyer med servobremS bør kontrolleres med motoren slått av.	a) For stor vandring eller utilstrekkelig vandringsreserve. Bremsen har ikke full bremsevirkning eller er blokkert.		X	X
		b) Bremsbetjeningsinnretningen returnerer ikke korrekt. Dens funksjon påvirkes.	X		X
		c) Gummibelegget på bremsepedalen mangler, sitter løst eller er slitt.			X
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	Visuell kontroll av komponentene ved normalt driftstrykk. Kontrollerer hvor lang tid det tar for vakuum eller lufttrykk å nå et sikkert driftstrykk samt	a) Utilstrekkelig trykk/vakuum til å aktivere bremsen minst fire ganger etter at varselsignalet er utløst (eller manometeret varsler fare).		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	virkemåten til varslingsinnretningen, flerkretsbeskyttelsesventilen og trykkavlastningsventilen.	Minst to aktiveringer av bremsen etter at varselsignalet er utløst (eller manometeret varsler fare).			X
		b) Det tar for lang tid å øke trykk/vakuum til et sikkert driftsnivå i henhold til kravene ⁽¹⁾ .		X	
		c) Flerkretsbeskyttelsesventilen eller trykkavlastningsventilen virker ikke.		X	
		d) Luftlekkasje som fører til merkbart trykkfall eller hörbar luftutstrømning.		X	
		e) Utvendig skade innvirker trolig på bremseanleggets virkemåte. Nødbremsens bremseevne er ikke tilstrekkelig.		X	X
1.1.4.	Varselsignal for utilstrekkelig trykk, manometer	Funksjonskontroll	Defekt varselsignal eller manometer. Lavt trykk angis ikke.	X	X
1.1.5.	Håndbetjent bremseventil	Visuell kontroll av komponentene mens	a) Ventil sprukket, skadet eller meget slitt.		X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	bremseanlegget er i drift.	b) Betjening av ventil ikke pålitelig, eller mulighet for funksjonssvikt i ventil.		X	
		c) Løse tilslutninger eller lekkasjer i anlegget.		X	
		d) Funksjonssvikt.		X	
1.1.6.	Parkeringsbrems, betjeningsarm, låseinretning for parkeringsbrems, elektronisk parkeringsbrems	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift.		X	
		a) Utilstrekkelig låsing.		X	
		b) Stor slitasje på betjeningsarmens akse eller på sperremekanismen. For stor slitasje.	X	X	
		c) For stor vandring på betjeningsarmen tyder på feil ved justeringen.		X	
		d) Aktivator mangler, er skadet eller virker ikke.		X	
		e) Feil virkemåte, varslingsindikator viser funksjonssvikt.		X	
1.1.7.	Bremseventiler (fotventiler,	Visuell kontroll av komponentene mens		X	
		a) Ventil skadet eller for stor luftlekkasje.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
avlastningsventiler, regulatorer)	bremseanlegget er i drift.	Dens funksjon påvirkes.			X
		b) For stort oljeforbruk i kompressoren.	X		
		c) Ventil ikke pålitelig eller feil montert.		X	
		d) Utslipp eller lekkasje av hydraulisk væske. Dens funksjon påvirkes.		X	X
1.1.8. Koplinger på tilhengerbrems (elektriske og pneumatiske)	Kople til og kople fra bremseanleggskopling mellom trekkvogn og tilhenger.	a) Defekt kran eller selvlukkende ventil. Dens funksjon påvirkes.	X		X
		b) Kran eller ventil ikke pålitelig eller feil montert. Dens funksjon påvirkes.	X		X
		c) Ikke tilstrekkelig tett. Dens funksjon påvirkes.		X	X
		d) Virker ikke som de skal. Bremsens virkemåte påvirket.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.9. Akkumulator, trykkluftbeholder	Visuell kontroll	a) Beholder lett skadet eller lett korrodert. Beholder sterkt skadet, korrodert eller utett.	X	X	
		b) Dreneringsventil virker ikke.		X	
		c) Beholder ikke sikker eller feil montert.		X	
1.1.10. Bremskraftforsterker, hovedsylindere (hydrauliske anlegg)	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Bremskraftforsterker defekt eller virker ikke. Dersom den ikke virker.		X	X
		b) Hovedsylindere defekt, men bremsen virker fortsatt. Hovedsylindere defekt eller utett.		X	X
		c) Hovedsylindere ikke tilstrekkelig festet, men bremsen virker fortsatt. Hovedsylindere ikke tilstrekkelig festet.		X	X
		d) For lite bremsevæske, under MIN-merket. Bremsevæsknivået betydelig under MIN-merket. Ingen bremsevæske synlig.	X	X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		e) Lokk på beholder for hovedsylinder mangler.	X		
		f) Varsellampe for bremsevæske lyser eller er defekt.	X		
		g) Innretningen som varsler for lavt bremsevæsknivå, fungerer ikke tilfredsstillende.	X		
1.1.11. Bremsørør	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Overhengende fare for svikt eller brudd.			X
		b) lekkasjer i rør eller tilslutninger (trykkluftbremseanlegg). Lekkasjer i rør eller tilslutninger (hydraulisk bremseanlegg).		X	X
		c) Rør skadet eller sterkt korrodert. Påvirker bremsenes funksjon i form av blokkering eller overhengende risiko for lekkasje.		X	X
		d) Rør feil plassert. Risiko for skade.	X	X	
1.1.12. Bremseslanger	Visuell kontroll av komponentene mens	a) Overhengende fare for svikt eller brudd.			X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	b) Slanger skadede, slitte, vridde eller for korte. Slanger skadede eller slitte.	X	X	
		c) Lekkasjer i slanger eller tilslutninger (trykkluftbremseanlegg). Lekkasjer i slanger eller tilslutninger (hydraulisk bremseanlegg).		X	X
		d) Slanger utvider seg for mye under trykk. Kord skadet.		X	X
		e) Slanger porøse.		X	
1.1.13. Bremsbelegg og bremseklosser	Visuell kontroll	a) Belegg eller klosser meget slitt (minstemerket nådd). Belegg eller klosser meget slitt (minstemerket ikke synlig).		X	X
		b) Belegg eller klosser tilsmusset (olje, fett, o.l.). Bremseevnen påvirket.		X	X
		c) Belegg eller kloss mangler eller er feil montert.			X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	Visuell kontroll	a) Trommel eller skive slitt. Trommel eller skive med synlige riper, sprekker, rifter eller andre feil som svekker sikkerheten.		X	X
		b) Trommel eller skive tilsmusset (olje, fett, o.l.). Bremsesevnen alvorlig påvirket.		X	X
		c) Trommel eller skive mangler.			X
		d) Bremseskjold ikke tilstrekkelig festet.		X	
1.1.15. Bremskabler, stenger, armer, forbindelsesledd	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Kabler skadet eller deformert. Bremsesevnen påvirket.		X	X
		b) Komponent meget slitt eller korrodert. Bremsesevnen påvirket.		X	X
		c) Svakheter ved forbindelsesledd mellom kabler eller stag.		X	
		d) Kabelføring defekt.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		e) Bremsanleggets frie bevegelighet begrenset.		X	
		f) Unormal bevegelse av armer/forbindelsesledd som følge av feiljustering eller sterk slitasje.		X	
1.1.16. Bremsesylindrer (herunder fjærbremser og hydrauliske sylindrer)	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Sylindrer sprukket eller skadet. Bremsesevnen påvirket.		X	X
		b) Sylindrer utett. Bremsesevnen påvirket.		X	X
		c) Sylindrer ikke tilstrekkelig festet eller feil montert. Bremsesevnen påvirket.		X	X
		d) Sylindrer sterkt korrodert. Vil sannsynligvis sprekke.		X	X
		e) For liten eller for stor vandring for stempel eller membran. Bremsesevne påvirket (manglende frigang).		X	X
		f) Støvbekyttelseskappe er skadet.	X		

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Støvbeskyttelseskappe mangler eller er sterkt skadet.		X	
1.1.17. Automatisk lastavhengig bremskraftregulator	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Forbindelsesledd defekt.		X	
		b) Forbindelsesledd feil justert.		X	
		c) Ventil sitter fast eller virker ikke (ABS-funksjon). Ventil sitter fast eller virker ikke.		X	X
		d) Ventil mangler (dersom slik kreves).			X
		e) Merkeplate mangler.	X		
		f) Opplysninger uleselige eller ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	X		
1.1.18. Dødgangsregulatorer og indikatorer	Visuell kontroll	a) Regulator er skadet, sitter fast eller beveger seg unormalt, er sterkt slitt eller feil innstilt.		X	
		b) Regulator defekt.		X	
		c) Feil montert eller utskiftet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.19. Mellomakslebremsanlegg (dersom montert eller påkrevd)	Visuell kontroll	a) Feil montert eller feil ved forbindelsene. Dens funksjon påvirkes.	X	X	
		b) Anlegg åpenbart defekt eller mangler.		X	
1.1.20. Automatisk aktivering av tilhengerbrems	Kople fra bremsekopling mellom trekkvogn og tilhenger.	Tilhengerbrems slår ikke automatisk inn når koplingen frakoples.			X
1.1.21. Hele bremseanlegget	Visuell kontroll	a) Andre bremseinnretninger (f.eks. frostvæskpumpe, lufttørker osv.) har utvendige skader eller er sterkt korrodert på en måte som er skadelig for bremseanlegget. Bremsesevnen påvirket.		X	X
		b) Lekkasje av luft eller frostvæske. Anleggets funksjon påvirket.	X	X	
		c) Komponenter usikre eller feil montert.		X	
		d) Usikker endring av komponent ⁽²⁾ . Bremsesevnen påvirket.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.22. Kontrollforbindelser (dersom montert eller påkrevd)	Visuell kontroll	Mangler.		X	
1.1.23. Påløpsbrems	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Utilstrekkelig virkning.		X	

1.2. Driftsbremmens bremseevne og bremsevirkning

1.2.1. Bremseevne (E)	Ved prøving på bremsefelt aktiveres bremsene gradvis opptil høyeste bremsevirkning.	a) Utilstrekkelig bremsevirkning på ett eller flere hjul. Ingen bremsevirkning på ett eller flere hjul.		X	X
		b) Bremsevirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 70 % av den største registrerte virkningen fra det andre hjulet på den samme akselen. Eller, ved bremseprøving på vei vil kjøretøyet avvike sterkt fra sin kurs.		X	
		Bremsevirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 50 % av den største registrerte virkningen fra det andre hjulet på den samme akselen dersom kjøretøyet har styrende aksler.			X
		c) Bremsevirkningen ikke gradvis (hugger).		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Reaksjonstiden for lang på ett av hjulene.		X	
		e) For store svingninger i bremsekraften ved hver hele omdreining av hjulet.		X	
1.2.2. Bremsvirkning (E)	Prøving på bremsefelt idet det tas hensyn til vekten til kjøretøyet som kontrolleres, eller, dersom dette ikke er mulig av tekniske grunner, prøving på vei ved hjelp av en retardasjonsmåler ¹ .	Følgende minsteverdier oppnås ikke ² : Gruppe M ₁ , M ₂ og M ₃ : 50 % ³ Gruppe N ₁ : 45 % Gruppe N ₂ og N ₃ : 43 % ⁴ Gruppe O ₃ og O ₄ : 40 % ⁵ Mindre enn 50 % av ovennevnte verdier er oppnådd.		X	X
1.3. NødbremSENS bremseevne og bremsevirkning (dersom det benyttes separat anlegg)					
1.3.1. Bremsseevne (E)	Dersom nødbremseanlegget er atskilt fra driftsbremseanlegget, anvendes metoden angitt i 1.2.1.	a) Utilstrekkelig bremsevirkning på ett eller flere hjul. Ingen bremsevirkning på ett eller flere hjul.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		<p>b) Bremsvirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 70 % av den største registrerte virkningen fra et annet hjul på den samme angitte akselen. Eller, ved bremseprøving på vei vil kjøretøyet avvike sterkt fra sin kurs.</p> <p>Bremsvirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 50 % av den største registrerte virkningen fra det andre hjulet på den samme akselen dersom kjøretøyet har styrende aksler.</p>		X	
		c) Bremsvirkningen ikke gradvis (hugger).		X	
1.3.2. Bremsvirkning (E)	Dersom nødbremseanlegget er atskilt fra driftsbremseanlegget, anvendes metoden angitt i 2.2.1.	<p>Bremsvirkningen er mindre enn 50 %⁶ av driftsbremsens bremseevne som definert i nr. 1.2.2 i forhold til største tillatte masse.</p> <p>Mindre enn 50 % av de ovennevnte verdiene for bremsevirkning nådd i forhold til kjøretøyetets masse ved kontroll.</p>		X	
1.4. Parkeringsbremsens bremseevne og bremsevirkning					
1.4.1. Bremseevne	Prøv bremsen ved kontroll på et bremsefelt.	Bremsen virker ikke på den ene siden, eller kjøretøyet avviker sterkt fra sin kurs ved bremseprøving på vei.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
(E)		Mindre enn 50 % av verdiene for bremsevirkning som nevnt i nr. 1.4.2 nådd i forhold til kjøretøyets masse ved kontroll.			X
1.4.2. Bremsevirkning (E)	Prøving på et bremsefelt. Dersom det ikke er mulig, prøving på vei ved hjelp av en indikerende eller registrerende retardasjonsmåler.	Koeffisienten for bremsevirkning er ikke, for alle kjøretøyer, minst 16 % i forhold til største tillatte masse eller, for motorvogner minst 12 % i forhold til kjøretøyets største tillatte totalmasse, avhengig av hvilken verdi som er størst Mindre enn 50 % av de ovennevnte verdiene for koeffisienten for bremsevirkning nådd i forhold til kjøretøyets masse ved kontroll.		X	X
1.5. Mellomakslebremseanleggets bremseevne	Visuell kontroll og om mulig prøving av om anlegget virker.	a) Bremsevirkningen ikke gradvis (gjelder ikke for motorbrems).		X	
		b) Anlegget virker ikke.		X	
1.6. Blokkeringsfrie bremses (ABS)	Visuell kontroll og kontroll av varslingsinnretningen og/eller bruk av kjøretøyets elektroniske grensesnitt.	a) Funksjonssvikt i varslingsinnretningen.		X	
		b) Varslingsinnretningen viser funksjonssvikt i anlegget.		X	
		c) Hjulhastighetsfølere mangler eller er skadet.		X	
		d) Ledninger er skadet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		e) Andre komponenter mangler eller er skadet.		X	
		f) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	
1.7. Elektronisk bremseanlegg (EBS)	Visuell kontroll og kontroll av varslingsinnretningen og/eller bruk av kjøretøyets elektroniske grensesnitt.	a) Funksjonssvikt i varslingsinnretningen.		X	
		b) Varslingsinnretningen viser funksjonssvikt i anlegget.		X	
		c) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	
		d) Forbindelse mellom trekkvogn og tilhenger passer ikke eller mangler.			X
1.8. Bremsvæske	Visuell kontroll	Bremsevæsken forurenset eller sedimentert. Overhengende fare for svikt.		X	X
2. STYRING					
2.1. Mekanisk tilstand					
2.1.1. Styringens tilstand	Visuell kontroll av styreinnetningens virkemåte mens	a) Styreaksel er vridd eller rillene slitt.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	rattet dreies.	Påvirker funksjonsevnen.			X
		b) For stor slitasje på styreaksel. Påvirker funksjonsevnen.		X	X
		c) For stor vandring på styreaksel. Påvirker funksjonsevnen.		X	X
		d) Lekkasje. Dråpedannelse.		X	X
2.1.2. Snekkehusets feste	Visuell kontroll av snekkehusets feste i understellet mens rattet dreies med og mot urviseren.	a) Snekkehuset er ikke ordentlig festet. Festene er løse i farlig grad eller har relativ bevegelse mot synlig understell/karosseri.		X	X
		b) Utvidede festehull i understellet. Festene alvorlig påvirket.		X	X
		c) Festebolter mangler eller har bruddskader. Festene alvorlig påvirket.		X	X
		d) Snekkehuset har bruddskader. Stabiliteten eller husets feste er påvirket.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
2.1.3. Overføringsinnretningens tilstand	Visuell kontroll av styrekomponentene for slitasje, brudd og sikkerhet mens rattet dreies med og mot urviseren.	a) Relativ bevegelse mellom komponenter som bør være faste. For stor bevegelse eller sannsynlighet for å løsne.		X	X
		b) For stor slitasje ved ledd. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		c) En komponent er bruddskadet eller deformert. Påvirker funksjonsevnen.		X	X
		d) Låseinnretninger mangler.		X	
		e) Komponenter feil innstilt (f.eks. forbindelsesstang eller styrestang).		X	
		f) Usikker endring ⁽³⁾ . Påvirker funksjonsevnen.		X	X
		g) Støveskyttelseskappe skadet eller forringet. Støveskyttelseskappe mangler eller er sterkt forringet.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
2.1.4. Overføringsinnretningens virkemåte	Visuell kontroll av styrekomponentene for slitasje, brudd og sikkerhet mens rattet dreies med og mot urviseren med hjulene på bakken og motoren i gang (servostyring).	a) Overføringsinnretning i bevegelse støter mot en fast del på understelet.		X	
		b) Styringsstopp virker ikke eller mangler.		X	
2.1.5. Servostyring	Kontroller styresystemet for lekkasjer og kontroller nivået i beholderen for hydraulisk væske (dersom det er synlig). Kontroller at servostyringssystemet virker med hjulene på bakken og motoren i gang.	a) Væskelekkasje.		X	
		b) For lite væske (under MIN-merket). Utilstrekkelig beholder.		X	X
		c) Mekanismen virker ikke. Styringen påvirket.		X	X
		d) Mekanismen har bruddskader eller er ikke tilstrekkelig festet. Styringen påvirket.		X	X
		e) Komponenter er feil innstilt eller støter sammen. Styringen påvirket.		X	X
		f) Usikker endring (³).		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Styringen påvirket.			X
		g) Kabler/slanger er skadet eller sterkt korrodert. Styringen påvirket.		X	X

2.2. Ratt, rattstamme og styre

2.2.1. Rattets tilstand	Trekk i og skyv på rattet på linje med rattstammen og skyv rattet i forskjellige retninger i rett vinkel i forhold til rattstammen, når kjøretøyet står med hjulene på bakken. Visuell kontroll av dødgang og leddkoplinger eller universalledd.	a) Relativ bevegelse mellom ratt og rattstamme, som tyder på at noe er løst. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		b) Sikringsinnretning på rattnav mangler. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		c) Rattnav, rattkrans eller ratteiker er bruddskadet eller sitter løst. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		d) Usikker endring ⁽³⁾ .		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
2.2.2. Rattstamme og styringsdempere	Trekk i og skyv på rattet på linje med rattstammen og skyv rattet i forskjellige retninger i rett vinkel i forhold til rattstammen. Visuell kontroll av dødgang og leddkoplinger eller universalledd.	a) For stor vandring opp eller ned i midten av rattet.		X	
		b) For stor vandring i toppen av rattstammen radielt fra rattstammens akse.		X	
		c) Slitasje på leddkoplinger.		X	
		d) Ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		e) Usikker endring ⁽²⁾ .			X
2.3. Dødgang	Drei rattet forsiktig med urviseren og i motsatt retning så langt som mulig uten å bevege hjulene, med motoren i gang for kjøretøyer med servostyring og med hjulene rettet framover. Visuell kontroll av frigang.	For stor frigang i rattet, for eksempel at et punkt på rattkranen beveger seg med mer enn en femdel av rattets diameter, eller er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
		Sikker styring påvirket.			X
2.4. Hjulinnstilling (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll	Åpenbar feilinnstilling.	X		

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Kjøring rett fram påvirket, retningsstabiliteten forringet.		X	
2.5. Svingskive på tilhengerens styrende aksel	Visuell kontroll eller kontroll ved hjelp av en spesialtilpasset innretning som måler rattslakk.	a) Komponenten lett skadet. Komponenten sterkt skadet eller sprukket.		X	X
		b) For stor slakk. Kjøring rett fram påvirket, retningsstabiliteten forringet.		X	X
		c) Ikke tilstrekkelig festet. Festet alvorlig påvirket.		X	X
2.6. Elektronisk servostyring (EPS)	Visuell kontroll og kontroll av samsvar mellom rattets og hjulenes vinkel når motoren startes og slås av, og/eller ved bruk av kjøretøyets elektroniske grensesnitt.	a) Varsellampe for funksjonssvikt i EPS angir enhver type feil ved systemet.		X	
		b) Servo virker ikke.		X	
		c) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
3. SIKT					
3.1. Synsfelt	Visuell kontroll fra førerasetet.	Hindring i førerens synsfelt som i vesentlig grad påvirker sikten framover og til sidene (utenfor vindusviskernes rekkevidde). Sikten hemmet i området som vindusviskeren rengjør, eller utvendige speil er ikke synlige.	X	X	
3.2. Vinduenes tilstand	Visuell kontroll	a) Sprukket eller misfarget glassrute eller gjennomsiktig panel (dersom det er tillatt). (utenfor vindusviskernes rekkevidde). Sikten hemmet i området som vindusviskeren rengjør, eller utvendige speil er ikke synlige.	X	X	
		b) Glassrute eller gjennomsiktig panel (herunder reflekterende eller farget folie) som ikke oppfyller kravene ⁽¹⁾ (utenfor vindusviskernes rekkevidde), Sikten hemmet i området som vindusviskeren rengjør, eller utvendige speil er ikke synlige.	X	X	
		c) Glassrute eller gjennomsiktig panel i uakseptabel stand.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Sikten sterkt hemmet i området som vindusviskeren rengjør.			X
3.3. Speil eller speilinnretninger	Visuell kontroll	a) Speilet eller innretningen mangler eller er ikke montert i samsvar med kravene ⁽¹⁾ (minst to speilinnretninger er tilgjengelig). Mindre enn to speilinnretninger er tilgjengelig.	X	X	
		b) Speilet eller innretningen er lett skadet eller sitter løst. Speilet eller innretningen virker ikke, er sterkt skadet, sitter løst eller er ikke tilstrekkelig festet.	X	X	
		c) Nødvendig synsfelt ikke dekket.		X	
3.4. Vindusviskere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Viskere virker ikke eller mangler.		X	
		b) Viskerblad defekt. Viskerblad mangler eller er tydelig defekt.	X	X	
3.5. Vindusspyler	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Vindusspylere virker ikke tilstrekkelig (mangler væske, men pumpen virker, eller strålen er feiljustert). Vindusspylere virker ikke.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
3.6. Avduggingsanlegg (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Systemet virker ikke eller er tydelig defekt.	X		

4. LYKTER, REFLEKSINNRETNINGER OG ELEKTRISK UTSTYR

4.1. Frontlykter

4.1.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Defekt eller manglende lampe/lyskilde (flere lamper/lyskilder; når det gjelder LED, er det mindre enn 1/3 som ikke virker). Enkeltlamper/-lyskilder; når det gjelder LED, sikten alvorlig hemmet.	X	X	
		b) Prosjeksjonssystem (reflektor og glass) lett defekt. Prosjeksjonssystem (reflektor og glass) sterkt defekt eller mangler.	X	X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet.		X	
4.1.2. Innstilling	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Frontlykt grovt feilinnstilt.		X	
		b) Lyskilde uriktig montert.			

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.1.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Bryteren virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ (antall frontlykter som tenes samtidig). Største tillatte lysstyrke foran overskredet.	X	X	
		b) Betjeningsinnretningen virker ikke tilfredsstillende.		X	
4.1.4. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
		b) Produkter på glasset eller lyskilden, som tydelig reduserer lysstyrken eller endrer fargen på lyset fra lykten.		X	
		c) Lyskilden og lykten passer ikke sammen.		X	
4.1.5. Nivelleringsinnretning (dersom det er obligatorisk)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte, om mulig.	a) Innretningen virker ikke.		X	
		b) Manuell innretning kan ikke betjenes fra førerstedet.		X	
4.1.6. Frontlyktens rengjøringsinnretning (dersom det er obligatorisk)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte, om mulig.	Innretningen virker ikke. Når det gjelder gassutladningslampe.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.2. Lykter for markeringslys foran og bak, lykter for sidemarkeringslys, lykter for toppmarkeringslys og lykter for kjørellys					
4.2.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lyskilde defekt.		X	
		b) Glass defekt.		X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	
4.2.2. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Bryter virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Lykter for markeringslys bak og lykter for sidemarkeringslys kan slås av når frontlyktene er på.		X	
		b) Betjeningsinnretningen virker ikke tilfredsstillende.		X	
4.2.3. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Rødt lys foran eller hvitt lys bak; sterkt redusert lysstyrke.	X	X	
		b) Produkter på glasset eller lyskilden, som reduserer lyset, lysstyrken eller endrer fargen på lyset fra lykten. Rødt lys foran eller hvitt lys bak; sterkt redusert lysstyrke.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.3. Lykter for stopplys					
4.3.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Defekt lyskilde (flere lyskilder; når det gjelder LED, er det mindre enn 1/3 som ikke virker).	X		
		Enkeltlyskilde; når det gjelder LED, er det mindre enn 2/3 som ikke virker.		X	
		Ingen lyskilder fungerer.			X
		b) Lett defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).	X		
		Sterkt defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).		X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet.	X		
		Meget alvorlig risiko for å falle av.		X	
4.3.2. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Bryter virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	X		
		Forsinket tenning.		X	
		Virker ikke i det hele tatt.			X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Betjeningsinnretningen virker ikke tilfredsstillende.		X	
4.3.3. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Hvitt lys bak; sterkt redusert lysstyrke.	X		X

4.4. Lykter for retningslys og lykter for nødsignallys

4.4.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Defekt lyskilde (flere lyskilder; når det gjelder LED, er det mindre enn 1/3 som ikke virker). Enkeltlyskilde; når det gjelder LED, er det mindre enn 2/3 som ikke virker.	X		X
		b) Lett defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis). Sterkt defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).	X		X
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X		X
4.4.2. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Bryter virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Virker ikke i det hele tatt.	X		X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.4.3. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
4.4.4. Blinkfrekvens	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Blinkfrekvens er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ (frekvens avviker mer enn 25 %).	X		

4.5. Lykter for tåkelys foran og bak

4.5.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Defekt lyskilde (flere lyskilder; når det gjelder LED, er det mindre enn 1/3 som ikke virker). Enkeltlyskilde; når det gjelder LED, er det mindre enn 2/3 som ikke virker.	X		X
		b) Lett defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis). Sterkt defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).	X		X
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av eller blende motgående trafikk.	X		X
4.5.2. Innstilling (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Den vannrette innstillingen til lykt for tåkelys foran er feil når lysstrålen har lys-/mørkegrense (grensen for lav).	X		

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Lys-/mørkegrense over grensen for lykt for nærlys.		X	
4.5.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Bryter virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Virker ikke.	X	X	
4.5.4. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
		b) System virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	X		
4.6. Lykter for ryggelys					
4.6.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lyskilde defekt.	X		
		b) Glass defekt.	X		
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	
4.6.2. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) System virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
4.6.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Bryter virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Lykt for ryggelys kan slås på når gearet ikke står i revers.	X	X	
4.7. Lykt for kjennemerke bak					
4.7.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten kaster direkte eller hvitt lys bakover.	X		
		b) Lyskilde defekt (flere lyskilder). Lyskilde defekt (enkeltlyskilde).	X	X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	
4.7.2. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	System virker ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	X		
4.8. Refleksinnretninger, (lysreflekterende) synlighetsmerking og kjennemerker bak					
4.8.1. Tilstand	Visuell kontroll	a) Refleksinnretning defekt eller skadet. Refleksinnretning påvirket.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Refleksinnretning ikke tilstrekkelig festet. Vil sannsynligvis falle av.	X	X	
4.8.2. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll	Innretning, reflektert farge og stilling ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Manglende eller reflekterende rød farge foran eller hvit farge bak.		X	X

4.9. Obligatoriske kontrollinnretninger for belyningsutstyr

4.9.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Virker ikke. Virker ikke for lykt for fjernlys eller lykt for tåkelys bak.	X	X	
4.9.2. Samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	X		
4.10. Elektriske forbindelser mellom trekkvogn og tilhenger eller semitrailer	Visuell kontroll: undersøk om mulig forbindelsens elektriske gjennomgang.	a) Faste deler ikke forsvarlig festet. Løs kontakt.	X	X	
		b) Skadet eller slitt isolering. Kan sannsynligvis forårsake kortslutning.	X	X	
		c) Tilhengerens eller trekkvognens elektriske forbindelser		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		virker ikke riktig. Tilhengerens bremselys virker ikke i det hele tatt.			X
4.11. Elektrisk ledningsnett	Visuell kontroll, herunder av motorrommet (dersom det er relevant).	a) Ledningsnett utilstrekkelig eller uforsvarlig festet. Fester løse, berører skarpe kanter, koplinger kan sannsynligvis bli frakoplet. Ledningene kan sannsynligvis komme i kontakt med varme deler, roterende deler eller bakken, koplinger frakoplet (relevante deler for bremsing, styring).	X	X	X
		b) Ledningsnett lett slitt. Ledningsnett meget slitt. Ledningsnett ekstremt slitt (relevante deler for bremsing, styring).	X	X	X
		c) Skadet eller slitt isolering. Kan sannsynligvis forårsake kortslutning. Overhengende fare for brann eller gnistdannelse.	X	X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.12. Ikke-obligatoriske lykter og refleksinnretninger (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) En montert lykt/refleksinnretning er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Avgir/reflekterer rødt lys foran eller hvitt lys bak.	X	X	
		b) Lyktens funksjon er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Antall frontlykter som lyser samtidig, overstiger tillatt lysstyrke; avgir rødt lys foran eller hvitt lys bak.	X	X	
		c) Lykten/refleksinnretningen ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	
4.13. Batteri(er)	Visuell kontroll	a) Ikke tilstrekkelig festet. Ikke ordentlig festet, kan sannsynligvis forårsake kortslutning.	X	X	
		b) Lekkasje. Tap av farlige stoffer.	X	X	
		c) Bryter defekt (dersom det kreves en slik).		X	
		d) Sikringer defekte (dersom det kreves slike).		X	
		e) Utilstrekkelig ventilasjon (dersom det kreves).		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
5. AKSLER, HJUL, DEKK OG FJÆRING					
5.1. Aksler					
5.1.1. Aksler (+ E)	Visuell kontroll ved hjelp av innretninger som måler hjulslakk, dersom tilgjengelig.	a) Aksel bruddskadet eller deformert.			X
		b) Ikke tilstrekkelig festet til kjøretøyet. For stor bevegelse i forhold til festene.		X	X
		c) Usikker endring (³). Stabiliteten svekket, funksjonsevnen påvirket, for liten klaring til andre kjøretøydeler eller til bakken.		X	X
5.1.2. Akseltapper (+ E)	Visuell kontroll ved hjelp av innretninger som måler hjulslakk, dersom tilgjengelig. Påvirk hvert hjul med en vannrett eller loddrett kraft og legg merke til hvor mye akselbjelken beveger seg i forhold til akseltappen.	a) Akseltappen bruddskadet.			X
		b) For stor slitasje på kingbolt eller bøsninger. Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.		X	X
		c) For stor vandring mellom akseltapp og akselbjelke. Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.		X	X
		d) Splint til akseltapp sitter løst på akselen. Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
5.1.3. Hjullager (+ E)	Visuell kontroll ved hjelp av innretninger som måler hjulslakk, dersom tilgjengelig. Vugg hjulet eller påvirk hvert hjul med en vannrett kraft og legg merke til hvor mye hjulet løftes i forhold til akseltappen.	a) For stor slakk i hjullageret. Retningsstabiliteten forringet; fare for sammenbrudd.		X	X
		b) Hjullageret for stramt eller er fastkilt. Fare for overoppheting; fare for sammenbrudd.		X	X
5.2. Hjul og dekk					
5.2.1. Hjulnav	Visuell kontroll	a) Hjulmuttere eller –bolter mangler eller sitter løst. Mangler feste eller er løse i en grad som påvirker trafiksikkerheten i svært alvorlig grad.		X	X
		b) Navet er slitt eller skadet. Navet er slitt eller skadet på en slik måte at hjulenes sikre feste er påvirket.		X	X
5.2.2. Hjul	Visuell kontroll av begge sider av hvert hjul når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter.	a) Brudd eller defekt sveising.			X
		b) Låseringer til dekk feil montert. Vil sannsynligvis falle av.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		c) Hjul skjevt eller slitt. Sikkert feste i navet påvirket; sikkert feste av dekket påvirket.		X	X
		d) Hjulets størrelse, tekniske konstruksjon, kompatibilitet eller type er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ og påvirker trafiksikkerheten.		X	
5.2.3. Dekk	Visuell kontroll av hele dekket ved å rulle kjøretøyet bakover og forover.	a) Dekkdimensjon, belastningskapasitet, godkjenningssmerke eller hastighetskategori er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ og påvirker trafiksikkerheten. Utilstrekkelig belastningskapasitet eller hastighetskategori for faktisk bruk, dekket berører andre faste deler av kjøretøyet og svekker sikker kjøring.		X	X
		b) Ulik størrelse på dekk på samme aksel eller på tvillinghjul.		X	
		c) Forskjellig type dekk på samme aksel (radialdekk/diagonaldekk).		X	
		d) Alvorlige skader eller flenger i dekket. Kord synlig eller skadet.		X	X
		e) Dekkets slitebaneindikator blir synlig.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Dekkets mønsterdybde er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .			X
		f) Dekket gnir mot andre komponenter (fleksible avskjermingsinnretninger). Dekket gnir mot andre komponenter (sikker kjøring ikke svekket).	X	X	
		g) Regummierte dekk ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Kordens beskyttelseslag påvirket.		X	X

5.3. Fjæringssystem

5.3.1. Fjærer og stabilisator (+ E)	Visuell kontroll ved hjelp av innretninger som måler hjulslakk, dersom tilgjengelig.	a) Fjærer ikke tilstrekkelig festet til understell eller aksel. Relativ bevegelse synlig, fester er i svært alvorlig grad løse.		X	X
		b) Fjær del skadet eller brukket. Hovedfjær (bladfjær) eller ekstra fjærer påvirket i meget alvorlig grad.		X	X
		c) Fjær mangler. Hovedfjær (bladfjær) eller ekstra fjærer påvirket i meget alvorlig grad.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Usikker endring ⁽³⁾ . Utilstrekkelig klaring til andre kjøretøydeler, fjærsystemet fungerer ikke.		X	X
5.3.2. Støtdempere	Visuell kontroll	a) Støtdempere ikke tilstrekkelig festet til understell eller aksel. Støtdemper løs.	X	X	
		b) Skadet støtdemper som viser tegn på alvorlig lekkasje eller feil.		X	
		c) Støtdemper mangler.		X	
5.3.3. Kardangrør, radiusarmer, fremre og bakre bærearmer (+ E)	Visuell kontroll ved hjelp av innretninger som måler hjulslakk, dersom tilgjengelig.	a) Komponenter ikke tilstrekkelig festet til understell eller aksel. Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.		X	X
		b) Komponent skadet eller sterkt korrodert. Komponentens stabilitet påvirket eller har bruddskader.		X	X
		c) Usikker endring ⁽³⁾ . Utilstrekkelig klaring til andre kjøretøydeler, systemet fungerer ikke.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
5.3.4. Avfjæringsledd (+ E)	Visuell kontroll ved hjelp av innretninger som måler hjulslakk, dersom tilgjengelig.	a) For stor slitasje på kingbolt og/eller bøssinger eller i avfjæringsledd. Sannsynlighet for å løse, retningsstabiliteten forringet.		X	X
		b) Støveskyttelseskappe er sterkt skadet. Støveskyttelseskappe mangler eller har bruddskader.	X	X	
5.3.5. Luftfjæring	Visuell kontroll	a) Systemet virker ikke.			X
		b) Komponent skadet, endret eller slitt på en måte som påvirker systemets funksjon negativt. Systemets funksjon alvorlig påvirket.		X	X
		c) Hørbar lekkasje i systemet.		X	
		d) Usikker endring ⁽³⁾ .		X	
6. UNDERSTELL OG UNDERSTELLSUTSTYR					
6.1. Understell eller ramme og utstyr					
6.1.1. Alminnelig tilstand	Visuell kontroll	a) Rammebjelke eller tverrbejelke lett bruddskadet eller		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		deformert. Rammebjelke eller tverrbjelke alvorlig bruddskadet eller deformert.			X
		b) Forsterkningsplater eller festeinnretninger ikke tilstrekkelig festet. <hr/> De fleste festene er løse; delene er ikke sterke nok.		X	X
		c) Kraftig korrosjon som påvirker stabiliteten. Delene er ikke sterke nok.		X	X
6.1.2.	Eksosrør og lyddempere	Visuell kontroll			
		a) Eksosanlegget ikke tilstrekkelig festet eller utett.		X	
		b) Avgasser trenger inn i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord.		X	X
6.1.3.	Drivstofftank og rør (herunder drivstofftank til oppvarming og rør)	Visuell kontroll ved hjelp av innretninger for påvisning av lekkasje ved LPG/CNG/LNG-systemer.			
		a) Tanker eller rør ikke tilstrekkelig festet, skaper særlig brannfare.			X
		b) Drivstoff lekker ut eller tanklokket mangler eller er defekt.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Brannfare; for stort utslipp av farlige stoffer.			X
		c) Slitte rør. Skadede rør.	X	X	
		d) Stoppekran (dersom det kreves) virker ikke riktig.		X	
		e) Brannfare på grunn av: — drivstofflekkasje, — drivstofftank eller eksosanlegg ikke tilstrekkelig avskjermet, — motorrommets tilstand.			X
		f) LPG/CNG/LNG-system eller hydrogensystem ikke i samsvar med kravene, en hvilken som helst del av systemet er defekt ⁽¹⁾ .			X
6.1.4.	Støtfangere, sidevern og underkjøringshinder bak	Visuell kontroll			
		a) Løse deler eller skader kan forårsake personskade ved berøring. Deler vil sannsynligvis falle av, funksjon sterkt påvirket.		X	X
		b) Innretningen tydeligvis ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.1.5. Reservehjulholder (dersom en slik er montert)	Visuell kontroll	a) Holderen ikke i stand.	X		
		b) Holderen har bruddskader eller er ikke tilstrekkelig festet.		X	
		c) Reservehjul ikke tilstrekkelig festet i holderen. Meget alvorlig risiko for å falle av.		X	X
6.1.6. Mekanisk kopling og slepeinnretning (+ E)	Visuell kontroll med tanke på slitasje og riktig virkemåte, med særlig vekt på montert sikkerhetsutstyr og/eller bruk av måleapparat.	a) Komponent skadet, defekt eller sprukket (dersom ikke i bruk). Komponent skadet, defekt eller sprukket (dersom i bruk).		X	X
		b) For stor slitasje på komponenten. Under grensen for slitasje.		X	X
		c) Ikke tilstrekkelig festet. Fester løse med meget alvorlig risiko for å falle av.		X	X
		d) Sikkerhetsutstyr mangler eller virker ikke riktig.		X	
		e) Koplingsindikator virker ikke.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		f) Skjuler kjennemerke eller lykter (når innretningene ikke er i bruk). Kjennemerke ikke leselig (når innretningene ikke er i bruk).	X	X	
		g) Usikker endring ⁽³⁾ (sekundære deler). Usikker endring ⁽³⁾ (hoveddeler).		X	X
		h) Koplingen for svak eller passer ikke, eller koplingen ikke i samsvar med kravene.			X
6.1.7. Kraftoverføring	Visuell kontroll	a) Sikringsbolter mangler eller sitter løst. Sikringsbolter mangler eller sitter løst i en slik grad at trafikksikkerheten er satt i alvorlig fare.		X	X
		b) For stor slitasje på drivakselens lagre. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.		X	X
		c) For stor slitasje på universalledd eller kraftoverføringskjeder/-belter. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.		X	X
		d) Slitasje på leddkoplinger. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		e) Aksel skadet eller bøyd.		X	
		f) Lagerhus er bruddskadet eller ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.		X	X
		g) Støveskyttelseskappe er sterkt skadet. Støveskyttelseskappe mangler eller har bruddskader.	X	X	
		h) Ulovlig endring av kraftoverføringen.		X	
6.1.8. Motoroppheng	Visuell kontroll	Oppheng slitt, tydelig og alvorlig skadet, løse eller med bruddskader. Oppheng løst eller har bruddskader.		X	X
6.1.9. Motorytelse (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Endring av styreenheten som påvirker sikkerheten og/eller miljøet.		X	
		b) Endring av motoren som påvirker sikkerheten og/eller miljøet.			X

6.2. Førerhus og karosseri

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.2.1. Tilstand	Visuell kontroll	a) Løst eller skadet panel eller en annen del som vil kunne forårsake personskade. Vil sannsynligvis falle av.		X	X
		b) Karosseristolpe ikke tilstrekkelig festet. Stabiliteten forringet.		X	X
		c) Mulighet for at avgasser fra motor eller eksosanlegg kan komme inn. Helsefare for personer om bord.		X	X
		d) Usikker endring ⁽³⁾ . Utilstrekkelig klaring til roterende eller bevegelige deler og til veidekket.		X	X
6.2.2. Feste	Visuell kontroll	a) Karosseri eller førerhus ikke tilstrekkelig festet. Stabiliteten påvirket.		X	X
		b) Karosseri/førerhus tydeligvis ikke plassert rett på understellet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		<p>c) Karosseri/førerhus ikke tilstrekkelig festet på understell eller tverrbjelker og dersom symmetrisk.</p> <p>Karosseri/førerhus ikke tilstrekkelig festet på understell eller tverrbjelker i en slik grad at trafikksikkerheten er satt i svært alvorlig fare.</p>		X	X
		<p>d) Kraftig korrosjon ved festepunkter på selvbærende karosserier.</p> <p>Stabiliteten forringet.</p>		X	X
6.2.3. Dører og dørlåser	Visuell kontroll	<p>a) Dør åpnes eller stenges ikke ordentlig.</p>		X	
		<p>b) Dør kan forventes å åpne seg ved en feiltakelse eller vil ikke forbli lukket (skyvedør).</p> <p>Dør kan forventes å åpne seg ved en feiltakelse eller vil ikke forbli lukket (hengslet dør).</p>		X	X
		<p>c) Dører, hengsler, låser eller stolper er slitt.</p> <p>Dører, hengsler, låser eller stolper mangler eller er løse.</p>	X	X	
6.2.4. Gulv	Visuell kontroll	<p>Gulv ikke tilstrekkelig festet eller kraftig slitt.</p> <p>Utilstrekkelig stabilitet.</p>		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.2.5. Førersetet	Visuell kontroll	a) Sete med defekt konstruksjon. Løst sete.		X	X
		b) Justeringsinnretning virker ikke riktig. Setet beveger seg eller ryggstøtten kan ikke låses fast.		X	X
6.2.6. Andre seter	Visuell kontroll	a) Seter defekte eller ikke tilstrekkelig festet (sekundære deler). Seter defekte eller ikke tilstrekkelig festet (hoveddeler).	X	X	
		b) Seter ikke montert i samsvar kravene ⁽¹⁾ . Tillatt antall seter overskredet; plassering ikke i samsvar med godkjenning.	X	X	
6.2.7. Betjeningsinnretninger	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Betjeningsinnretning som er nødvendig for sikker drift av kjøretøyet, virker ikke riktig. Sikker drift påvirket.		X	X
6.2.8. Stigtrinn	Visuell kontroll	a) Stigtrinn eller trinnbøyle er ikke tilstrekkelig festet. Utilstrekkelig stabilitet.	X	X	
		b) Stigtrinn eller bøyle i en tilstand som kan forventes å forårsake skade på brukerne.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.2.9. Andre innvendige og utvendige innretninger og utstyr	Visuell kontroll	a) Andre innretninger eller utstyr ikke tilstrekkelig festet eller defekt.		X	
		b) Andre innretninger eller utstyr er ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Monterte deler vil sannsynligvis forårsake skade; sikker drift påvirket.	X		X
		c) Hydraulisk utstyr utett. For stort tap av farlig materiale.	X		X
6.2.10. Skvettskjermer (vinger), avskjermingsinnretninger	Visuell kontroll	a) Mangler, sitter løst eller er sterkt korrodert. Vil sannsynligvis forårsake skade; vil sannsynligvis falle av.	X		X
		b) Utilstrekkelig avstand til dekk/hjul (avskjerming). Utilstrekkelig avstand til dekk/hjul (skvettskjerm).	X		X
		c) Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Slitebane ikke tilstrekkelig dekket.	X		X

7. ANNET UTSTYR

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
7.1. Sikkerhetsbelter/spenner og sikringsutstyr					
7.1.1. Sikker montering av sikkerhetsbelter/spenner	Visuell kontroll	a) Feste kraftig slitt. Stabiliteten påvirket.		X	X
		b) Feste løst.		X	
7.1.2. Sikkerhetsbelters/spenners tilstand	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Påbudt sikkerhetsbelte mangler eller er ikke montert.		X	
		b) Sikkerhetsbelte skadet. Snitt eller tegn på overbelastning.	X	X	
		c) Sikkerhetsbelte ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
		d) Spenne skadet eller virker ikke riktig.		X	
		e) Strammer skadet eller virker ikke riktig.		X	
7.1.3. Kraftbegrenser for sikkerhetsbelte	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Kraftbegrenser mangler tydeligvis eller passer ikke til kjøretøyet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	
7.1.4. Bilbeltestrammere	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Beltestrammer mangler tydeligvis eller passer ikke til kjøretøyet.		X	
		b) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	
7.1.5. Kollisjonspute	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Kollisjonspute mangler tydeligvis eller passer ikke til kjøretøyet.		X	
		b) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	
		c) Kollisjonspute virker tydeligvis ikke.		X	
7.1.6. SRS-systemer	Visuell kontroll av MIL og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Feilindikatoren for SRS gir signal om feil i systemet.		X	
		b) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	
7.2. Brannslukkingsapparat (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll	a) Mangler.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Dersom det kreves (f.eks. taxi, busser, turvogner osv.).	X	X	
7.3. Låser og tyverisikringsinnretning	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Innretning forhindrer ikke at kjøretøyet kan kjøres.	X		
		b) Defekt. Låser eller sperrer ved en feiltakelse.		X	X
7.4. Varseltrekant (dersom en slik kreves) (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll	a) Mangler eller er mangelfull.	X		
		b) Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	X		
7.5. Førstehjelpsskrin (dersom det kreves) (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll	Mangler, er mangelfullt eller ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .	X		
7.6. Stoppeklosser (kiler) (dersom det kreves) (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll	Mangler eller ikke i god stand; utilstrekkelig stabilitet eller dimensjon.		X	
7.7. Signalhorn	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke ordentlig. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Betjeningsinnretning ikke tilstrekkelig festet.	X		
		c) Ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Lyden kan forveksles med varselssirener.	X	X	
7.8. Hastighetsmåler	Visuell kontroll eller kontroll av virkemåte ved prøving på vei eller elektronisk.	a) Ikke montert i samsvar med kravene ⁽¹⁾ . Mangler (dersom slik kreves).	X	X	
		b) Virkemåten forringet. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	
		c) Har ikke tilstrekkelig belysning. Har ikke belysning.	X	X	
7.9. Fartsskriver (dersom en slik er montert/kreves)	Visuell kontroll	a) Ikke montert i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
		b) Virker ikke.		X	
		c) Plombering defekt eller mangler.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Installeringsplate mangler, er uleselig eller ugyldig.		X	
		e) Tydelig inngrep eller manipulering.		X	
		f) Dekkdimensjon ikke i samsvar med kalibreringsparametrene.		X	
7.10. Hastighetsbegrenser (dersom en slik er montert/kreves) (+ E)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte dersom utstyr er tilgjengelig.	a) Ikke montert i samsvar med kravene ⁽¹⁾ .		X	
		b) Virker tydeligvis ikke.		X	
		c) Hastighet feil innstilt (dersom den kontrolleres)		X	
		d) Plombering defekt eller mangler.		X	
		e) Plate mangler eller er uleselig.		X	
		f) Dekkdimensjon ikke i samsvar med kalibreringsparametrene.		X	
7.11. Kilometer teller dersom det finnes (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Åpenbart manipulert (svindel) for å redusere eller vise feil kjørelengde for kjøretøyet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Virker tydeligvis ikke.		X	
7.12. Elektronisk stabilitetskontroll (ESC) dersom det er montert/kreves (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Hjulhastighetsfølere mangler eller er skadet.		X	
		b) Ledninger er skadet.		X	
		c) Andre komponenter mangler eller er skadet.		X	
		d) Bryter skadet eller virker ikke riktig.		X	
		e) Feilindikatoren for ESC gir signal om feil i systemet.		X	
		f) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	
8. FORSTYRRELSER					
8.1. Støy					
8.1.1. Støydempingsanlegg (+ E)	Subjektiv vurdering (med mindre kontrolløren anser at støynivået kan være for høyt, og det i så fall kan foretas en måling av støyen fra et stillestående kjøretøy ved hjelp av en støynivåmåler).	a) Støynivået er høyere enn det som er tillatt i henhold til kravene ⁽¹⁾ .		X	
		b) Deler av støydempingsanlegget er løst, skadet, feil montert, mangler eller er åpenbart blitt endret på en måte som kan ha en negativ innvirkning på støynivået.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Meget alvorlig risiko for å falle av.			X

8.2. Eksosutslipp

8.2.1. Utslipp fra motorer med elektrisk tenning

8.2.1.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	Visuell kontroll	a) Utslippskontrollutstyr montert av produsenten mangler, er endret eller åpenbart defekt.		X	
		b) Lekkasje som kan påvirke utslippsmålingene.		X	
		c) MIL følger ikke riktig sekvens.		X	
8.2.1.2. Gassutslipp (E)	<p>— For kjøretøyer opp til utslippsklasse Euro 5 og Euro V⁷: måling ved hjelp av en eksosanalysator i samsvar med kravene⁽¹⁾ eller OBD-avlesning. Kontrollen av utslipp fra eksosrøret skal være standardmetoden for vurdering av eksosutslipp. På grunnlag av en likeverdighetsvurdering, og idet det tas hensyn til det relevante typegodkjenningsregelverket, kan medlemsstatene tillate bruk av OBD i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav.</p> <p>— For kjøretøyer fra utslippsklasse Euro 6 og Euro VI⁸: måling ved hjelp av en eksosanalysator i samsvar</p>	a) Gassutslippene overstiger enten nivåene som er angitt av produsenten,		X	
		b) eller, dersom disse opplysningene ikke finnes, CO-utslippene overstiger følgende verdier: i) for kjøretøyer som ikke har et avansert utslippskontrollsystem, — 4,5 %, eller — 3,5 % i henhold til datoen for første gangs registrering eller bruk angitt i kravene ⁽¹⁾ .		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>med kravene⁽¹⁾ eller OBD-avlesning i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav⁽¹⁾.</p> <p>Målinger gjelder ikke for totaktsmotorer.</p> <p>Alternativt kan målinger utføres med fjernmålingsutstyr og bekreftes ved standardkontrollmetoder.</p>	<p>ii) for kjøretøyer som har et avansert utslippskontrollsystem, med motoren på tomgang:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 0,5 %, — ved forhøyet tomgang: 0,3 %, <p>eller</p> <ul style="list-style-type: none"> — ved tomgang: 0,3 %⁹ — ved forhøyet tomgang: 0,2 %, <p>i henhold til datoen for første gangs registrering eller bruk angitt i kravene⁽¹⁾.</p>			
		c) Lambda-koeffisienten ligger utenfor området $1 \pm 0,03$ eller er ikke i samsvar med produsentens spesifikasjoner.		X	
		d) OBD-avlesning tyder på en alvorlig feil.		X	
		e) Fjernmåling viser alvorlige uregelmessigheter.		X	
8.2.2. Utslipp fra motorer med kompresjonstenning					
8.2.2.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	Visuell kontroll	a) Utslippskontrollutstyr montert av produsenten mangler, er		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		endret eller åpenbart defekt.			
		b) lekkasjer som kan påvirke utslippsmålingene.		X	
		c) MIL følger ikke riktig sekvens.		X	
		d) Ikke nok reagens, dersom det er relevant.		X	
8.2.2.2. Opositet Kjøretøyer registrert eller tatt i bruk før 1. januar 1980, er unntatt fra dette kravet.	<p>— For kjøretøyer opp til utslippsklasse Euro 5 og Euro V¹⁰:</p> <p>Måling av røykthet ved fri akselerasjon (ingen belastning fra tomgang opp til avreguleringsturtall) i frigir med clutchen tilkople, eller OBD-avlesning. Kontrollen av utslipp fra eksosrøret skal være standardmetoden for vurdering av eksosutslipp. På grunnlag av en likeverdighetsvurdering kan medlemsstatene tillate bruk av OBD i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav.</p> <p>— For kjøretøyer fra utslippsklasse Euro 6 og Euro VI¹¹:</p>	<p>a) For kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter den datoen som er angitt i kravene⁽¹⁾:</p> <p>Opositeten overstiger nivået angitt på produsentmerket på kjøretøyet.</p>		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	Måling av røyktetthet ved fri akselerasjon (ingen belastning fra tomgang opp til avreguleringsturtall) i frigrir med clutchen tilkople, eller OBD-avlesning i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav ⁽¹⁾ .				
	<p>Forkondisjonering av kjøretøyet</p> <p>1. Kjøretøyer kan kontrolleres uten forkondisjonering selv om det av sikkerhetsmessige årsaker bør påses at motoren er varm og i tilfredsstillende stand.</p>	<p>b) Dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, eller kravene⁽¹⁾ ikke tillater bruk av referanseverdier:</p> <ul style="list-style-type: none"> — for sugemotorer: 2,5 m⁻¹, — for turboladede motorer: 3,0 m⁻¹, <p>eller, for kjøretøyer som er angitt i kravene⁽¹⁾, eller som er registrert eller tatt i bruk første gang etter den datoen som er angitt i kravene⁽¹⁾:</p> <p>1,5 m⁻¹¹²</p> <p>eller</p> <p>0,7 m⁻¹¹³</p>		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>2. Krav til forkondisjonering:</p> <p>i) Motoren skal være varm: det vil si at temperaturen på motoroljen målt med en sonde i røret for oljepeilepinne skal være minst 80 °C eller tilsvare normal driftstemperatur dersom den er lavere, eller motorblokkens temperatur målt ved nivået av infrarød stråling, skal holde minst samme temperatur. Dersom det er umulig å foreta denne målingen på grunn av kjøretøyets konstruksjon, kan motorens normale driftstemperatur oppnås på en annen måte, f.eks. ved at motorventilatoren settes i gang.</p> <p>ii) Eksosanlegget skal utluftes ved minst tre sykluser med fri akselerasjon eller ved en tilsvarende framgangsmåte.</p>			X	
	<p>Prøvmingsmetode:</p> <p>1. Motoren og eventuell turbolader skal gå på tomgang før hver syklus med fri akselerasjon påbegynnes. For tunge dieseldrevne kjøretøyer betyr dette minst ti sekunder etter at gasspedalen er sluppet.</p>	c) Fjernmåling viser alvorlige uregelmessigheter.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>2. Hver syklus med fri akselerasjon påbegynnes ved at gasspedalen hurtig (dvs. på under ett sekund) og i én bevegelse, uten å være for brå, trykkes helt inn for å oppnå maksimal innsprøyting fra innsprøytingspumpen.</p> <p>3. Ved hver syklus med fri akselerasjon skal motoren for gasspedalen slippes nå avreguleringsturtallet eller, for kjøretøyer med automatisk gir, hastigheten angitt av produsenten eller, dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, to tredeler av avreguleringsturtallet. Dette kan for eksempel kontrolleres ved at motorturtallet overvåkes eller ved at det får gå tilstrekkelig tid fra gasspedalen trykkes inn til den slippes, det vil si minst to sekunder for kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃.</p> <p>4. Kjøretøyer skal nektes godkjenning bare dersom det aritmetiske gjennomsnittet av minst de tre siste syklusene med fri akselerasjon overskrider grenseverdien. Dette gjennomsnittet kan beregnes ved at det ses bort fra verdier som avviker sterkt fra det målte gjennomsnittet, eller oppnås ved en annen statistisk beregning som tar hensyn til de målte verdiens spredning. Medlemsstatene kan begrense antall prøvingscykluser.</p>				

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>5. For å unngå unødige prøvinger kan medlemsstatene nekte godkjenning av kjøretøyer der de målte verdiene etter mindre enn tre sykluser med fri akselerasjon eller etter syklusene med utlufting, ligger betydelig over grenseverdiene. På samme måte kan medlemsstatene for å unngå unødige prøvinger, godkjenne kjøretøyer der de målte verdiene etter mindre enn tre sykluser med fri akselerasjon eller etter syklusene med utlufting, ligger betydelig under grenseverdiene.</p> <p>Alternativt kan målinger utføres med fjernmålingsutstyr og bekreftes ved standardkontrollmetoder.</p>				

8.4. Andre punkter knyttet til miljøet

8.4.1. Væskekassjer		<p>Alle store væskelekkasjer, unntatt vann, som trolig vil skade miljøet eller være en sikkerhetsrisiko for andre trafikanter.</p> <p>Konstant dråpedannelse, som utgjør en meget alvorlig risiko.</p>		X	
---------------------	--	--	--	---	--

9. TILLEGGSKONTROLLER AV KJØRETØYER FOR PERSONTRANSPORT I GRUPPE M₂ OG M₃

9.1. Dører

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
9.1.1. Inngangs- og utgangsdører	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke.		X	
		b) Forringet tilstand. Vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
		c) Defekt nødbetjening.		X	
		d) Fjernkontroll av dører eller varslingsinnretninger defekte.		X	
9.1.2. Nødutganger	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte (dersom det er relevant).	a) Virker ikke.		X	
		b) Nødutgangsskilter er uleselige. Nødutgangsskilter mangler.	X	X	
		c) Hammer til å knuse ruter mangler.	X		
		d) Adgang sperret.		X	
9.2. Avduggings- og avisingsanlegg (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke riktig.	X		

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Påvirker sikker drift av kjøretøyet.		X	
		b) Utslipp av giftige gasser eller eksos i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord.		X	X
		c) Defekt avisingsanlegg (dersom det er obligatorisk).		X	
9.3. Ventilasjons- og varmeanlegg (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke. Helsefare for personer om bord.	X	X	
		b) Utslipp av giftige gasser eller eksos i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord.		X	X
9.4. Seter					
9.4.1. Passasjerseater (herunder seter for medfølgende personale og barnesikringsutstyr dersom det er relevant)	Visuell kontroll	Klappseater (dersom det er tillatt) virker ikke automatisk. Sperrer en nødutgang.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
9.4.2. Førersete (tilleggskrav)	Visuell kontroll	a) Defekt spesialutstyr som for eksempel solskjerm. Synsfeltet forringet.	X	X	
		b) Vern av føreren utilstrekkelig. Vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
9.5. Innvendig belysning og GPS-utstyr (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Innretning defekt. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	
9.6. Ganger, arealer for stående passasjerer	Visuell kontroll	a) Gulv utilstrekkelig festet. Stabiliteten påvirket.		X	X
		b) Defekte håndlister eller håndtak. Dårlig festet eller ubrukelige.	X	X	
9.7. Trapper og trinn	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte (dersom det er relevant).	a) Forringet tilstand.	X		
		Skadet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Stabiliteten påvirket.			X
		b) Foldbare stigtrinn virker ikke riktig.		X	
9.8. Anlegg for kommunikasjon med passasjerer (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Defekt anlegg. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	
9.9. Meldinger (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll	a) Manglende, uriktig eller uleselig melding. Uriktige opplysninger.	X	X	
9.10. Krav som gjelder transport av barn (X) ⁽²⁾					
9.10.1. Dører	Visuell kontroll	Beskyttelse av dører ikke i samsvar med kravene ⁽¹⁾ til denne formen for transport.		X	
9.10.2. Signalutstyr og spesialutstyr	Visuell kontroll	Signalutstyr og spesialutstyr mangler.	X		
9.11. Krav til transport av bevegelseshemmede personer (X) ⁽²⁾					

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
9.11.1. Dører, ramper og heiser	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke. Sikker drift påvirket.	X	X	
		b) Forringet tilstand. Stabiliteten påvirket; vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
		c) Defekt(e) betjeningsinnretning(er). Sikker drift påvirket.	X	X	
		d) Defekt(e) varslingsinnretning(er). Virker ikke i det hele tatt.	X	X	
9.11.2. Sikringsutstyr for rullestol	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte, dersom hensiktsmessig.	a) Virker ikke. Sikker drift påvirket.	X	X	
		b) Forringet tilstand. Stabiliteten påvirket; vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
		c) Defekt(e) betjeningsinnretning(er). Sikker drift påvirket.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
9.11.3. Signalutstyr og spesialutstyr	Visuell kontroll	Signalutstyr og spesialutstyr mangler.		X	

- (¹) Bremssevirkningen i prosent beregnes ved å dividere den samlede bremssevirkningen som oppnås når bremsen aktiveres, med kjøretøyets vekt, eller når det gjelder en semitrailer, summen av akseltrykkene, og deretter multiplisere resultatet med 100.
- (²) Kjøretøygruppene som ikke omfattes av dette direktivs virkeområde, tas med til orientering.
- (³) 48 % for kjøretøyer som ikke er utstyrt med ABS, eller som er typegodkjent før 1. oktober 1991.
- (⁴) 45 % for kjøretøyer som er registrert etter 1988, eller fra den datoen som er angitt i kravene, dersom denne datoen inntreffer senere.
- (⁵) 43 % for semitrailere og slepvogner som er registrert etter 1988, eller fra den datoen som er angitt i kravene, dersom denne datoen inntreffer senere.
- (⁶) 2,2 m/s² for kjøretøyer i gruppe N1, N2 og N3s.
- (⁷) Typegodkjent i samsvar med direktiv 70/220/EØF, forordning (EF) nr. 715/2007, vedlegg I tabell 1 (Euro 5), direktiv 88/77/EØF og direktiv 2005/55/EF.
- (⁸) Typegodkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007, vedlegg I tabell 2 (Euro 6) og forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).
- (⁹) Typegodkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007, vedlegg I tabell 2 (Euro 6) og forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).
- (¹⁰) Typegodkjent i samsvar med grenseverdiene i rad B avsnitt 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF; rad B1, B2 eller C avsnitt 6.2.1 i vedlegg I til direktiv 88/77/EØF, eller registrert eller tatt i bruk første gang etter 1. juli 2008.

MERKNADER:

- (¹) «Kravene» er fastsatt ved typegodkjenning på datoen for godkjenning, første gangs registrering eller ibruktaking samt ved ettermonteringsforpliktelser eller ved nasjonal lovgivning i registreringsstaten. Disse årsakene til feil gjelder bare dersom det er kontrollert at kravene er oppfylt.
- (²) (X) angir punkter som gjelder kjøretøyets tilstand og dets egnethet til bruk på vei, men som ikke anses som vesentlige ved teknisk kontroll.
- (³) Med usikre endringer menes endringer som er ugunstige for kjøretøyets trafikksikkerhet, eller som har uforholdsmessig negative miljøvirkninger.
- E Det kreves utstyr for kontroll av dette utstyret.

VEDLEGG III

I. Prinsipper for sikring av last

1. Lasten skal være sikret slik at den tåler følgende krefter som oppstår ved akselerasjon/retardasjon av kjøretøyet:
 - i kjøreretningen: 0,8 ganger lastens vekt, og
 - sideveis: 0,5 ganger lastens vekt, og
 - mot kjøreretningen: 0,5 ganger lastens vekt,
 - og skal generelt hindre at lasten heller eller velter.
2. Fordelingen av last skal ta hensyn til største tillatte akseltrykk samt de nødvendige minste akseltrykkene innenfor grensene for kjøretøyets største tillatte masse, i samsvar med lovbestemmelsene om kjøretøyers vekt og dimensjoner.
3. Ved sikring av last skal det tas hensyn til de gjeldende kravene vedrørende styrken på visse kjøretøykomponenter, for eksempel framkarm, sidekarm, bakkarm, støtter og surringspunkter, dersom disse komponentene brukes til sikring av last.
4. Til sikring av last kan én eller flere av følgende sikringsmetoder brukes:
 - låsing,
 - blokkering (lokalt/generelt),
 - direkte surring,
 - surring over toppen.
5. Gjeldende standarder:

Standard	Emne
— EN 12195-1	Beregning av surringskrefter
— EN 12640	Surringspunkter
— EN 12642	Styrken til vognkassestruktur
— EN 12195-2	Sikringsutstyr laget av kunstfiber
— EN 12195-3	Surringkjettinger
— EN 12195-4	Ståltausurring
— ISO 1161, ISO 1496	ISO-container

— EN 283	Vekselflak
— EN 12641	Presenninger
— EUMOS 40511	Stolper — Støtter
— EUMOS 40509	Transportemballasje

II. Kontroll av sikring av last

1. Klassifisering av mangler

Mangler skal klassifiseres i én av følgende grupper:

- Liten mangel: en liten mangel foreligger når lasten er riktig sikret, men det kan være hensiktsmessig å gi råd om sikkerhet.
- Stor mangel: en stor mangel foreligger når lasten ikke er tilstrekkelig sikret og det kan være mulighet for at lasten eller deler av den forskyves eller velter.
- Farlig mangel: en farlig mangel foreligger når trafikk sikkerheten settes direkte i fare på grunn av at lasten eller deler av den kan falle av, eller ved en fare som oppstår direkte på grunn av lasten, eller ved en umiddelbar fare for personer.

Dersom det foreligger flere mangler, klassifiseres transporten i den høyeste mangelgruppen. Dersom transporten har flere mangler og de kombinerte virkningene ventes å føre til at manglene forsterker hverandre, skal transporten klassifiseres i neste høyere mangelgruppe.

2. Kontrollmetoder

Kontrollmetoden er en visuell vurdering av at det er benyttet hensiktsmessige tiltak i tilstrekkelig grad for å sikre lasten, og/eller av en måling av strekkrefter, beregning av sikringens effektivitet og kontroll av sertifikater, dersom det er relevant.

3. Vurdering av mangler

I tabell 1 angis reglene som kan anvendes under en kontroll av sikring av last for å fastslå hvorvidt transporten foregår på akseptable vilkår.

Kategoriseringen av manglene skal i hvert enkelt tilfelle bestemmes på grunnlag av klassifiseringen angitt i avsnitt 1 i dette kapittel.

Verdiene angitt i tabell 1, er retningsgivende og bør ses som en veiledning for å bestemme hvilken gruppe en gitt mangel tilhører, i lys av de spesifikke forholdene — avhengig særlig av lastens art og kontrollørens skjønn.

Når det gjelder en transport som hører inn under virkeområdet til rådsdirektiv 95/50/EF¹⁴, kan mer spesifikke krav få anvendelse.

Tabell 1

¹⁴ Rådsdirektiv 95/50/EF av 6. oktober 1995 om ensartede framgangsmåter ved kontroll av veitransport av farlig gods (EFT L 249 av 17.10.1995, s. 35).

Punkt	Mangler	Mangelvurdering		
		Liten	Stor	Farlig
A	Transportemballasjen gjør det ikke mulig å sikre lasten ordentlig.	Etter kontrollørens skjønn.		
B	En eller flere lastenheter er ikke riktig plassert.	Etter kontrollørens skjønn.		
C	Kjøretøyet er ikke egnet for den lastede lasten (annen mangel enn oppført under punkt 10).	Etter kontrollørens skjønn.		
D	Tydelige mangler ved kjøretøyets overbygning (annen mangel enn oppført under punkt 10).	Etter kontrollørens skjønn.		
10	Kjøretøyets egnethet			
10.1.	Framvegg (dersom den brukes til sikring av last)			
10.1.1.	Rustskader eller deformasjoner som svekker deler Sprekke i del som kan utgjøre en risiko for lasterommets funksjon		x	x
10.1.2.	Utilstrekkelig styrke (sertifikat eller etikett, dersom det er relevant) Utilstrekkelig høyde i forhold til den lasten som fraktes		x	x
10.2.	Sidevegger (dersom de brukes til sikring av last)			
10.2.1.	Rustskader eller deformasjoner som svekker deler, hengsler eller låser ikke i god nok stand Del sprukket; hengsler eller låser mangler eller fungerer ikke		x	x
10.2.2.	For svak laststøtte (sertifikat eller etikett, dersom det er relevant) Utilstrekkelig høyde i forhold til den lasten som fraktes		x	x

Punkt	Mangler	Mangelvurdering		
		Liten	Stor	Farlig
10.2.3.	Bord i sidevegg ikke i god nok stand Del sprukket		x	x
10.3.	Bakvegg (dersom den brukes til sikring av last)			
10.3.1.	Rustskader eller deformasjoner som svekker deler, hengsler eller låser ikke i god nok stand Del sprukket; hengsler eller låser mangler eller fungerer ikke		x	x
10.3.2.	Utilstrekkelig styrke (sertifikat eller etikett, dersom det er relevant) Utilstrekkelig høyde i forhold til den lasten som fraktes		x	x
10.4.	Støtter (dersom de brukes til sikring av last)			
10.4.1.	Rustskader eller deformasjoner som svekker deler, eller for dårlig festing til kjøretøyet Del sprukket; festing til kjøretøyet ustabil		x	x
10.4.2.	Utilstrekkelig styrke eller konstruksjon Utilstrekkelig høyde i forhold til den lasten som fraktes		x	x
10.5.	Surringspunkter (dersom de brukes til sikring av last)			
10.5.1.	Utilstrekkelig stand eller konstruksjon Ikke i stand til å tåle påkrevde surringskrefter		x	x
10.5.2.	Utilstrekkelig antall Utilstrekkelig antall til å tåle påkrevde surringskrefter		x	x
10.6.	Påkrevde særlige innretninger (dersom de brukes til sikring av last)			

Punkt	Mangler	Mangelvurdering		
		Liten	Stor	Farlig
10.6.1.	Utilstrekkelig stand eller skadet Del sprukket; ikke i stand til å tåle fastholdingskreftene		x	x
10.6.2.	Ikke egnet for den lasten som fraktes Mangler		x	x
10.7.	Gulv (dersom det brukes til sikring av last)			
10.7.1.	Utilstrekkelig stand eller skadet Del sprukket; ikke i stand til å bære lasten		x	x
10.7.2.	Utilstrekkelig belastningsklasse Ikke i stand til å bære lasten		x	x
20.	Sikringsmetoder			
20.1.	Låsing, blokkering og direkte surring			
20.1.1.	Direkte festing av lasten (blokkering)			
20.1.1.1.	For stor avstand framover til framvegg, dersom den brukes til direkte sikring av last Mer enn 15 cm og fare for gjennomtrenging av vegg		x	x
20.1.1.2.	For stor sideveis avstand til sidevegg, dersom den brukes til direkte sikring av last Mer enn 15 cm og fare for gjennomtrenging av vegg		x	x
20.1.1.3.	For stor avstand bakover til bakvegg, dersom den brukes til direkte sikring av last Mer enn 15 cm og fare for gjennomtrenging av vegg		x	x

Punkt	Mangler	Mangelvurdering		
		Liten	Stor	Farlig
20.1.2.	Sikringsutstyr som surringsskinner, sperrebjelker, lekter og kiler foran, på sidene og bak			
20.1.2.1.	Feilaktig festing til kjøretøyet	x		
	Utilstrekkelig festing		x	
	Ikke i stand til å tåle fastholdingskreftene, løs			x
20.1.2.2.	Feilaktig sikring	x		
	Utilstrekkelig sikring		x	
	Helt uten virkning			x
20.1.2.3.	Sikringsutstyret er ikke tilstrekkelig egnet		x	
	Sikringsutstyret er helt uegnet			x
20.1.2.4.	Den valgte metoden for å sikre emballasjen er ikke optimal Den valgte metoden er helt utilstrekkelig		x	x
20.1.3.	Direkte sikring med nett og presenninger			
20.1.3.1.	Tilstanden til nett og presenninger (etikett mangler/skadet, men utstyret fortsatt i god stand)	x		
	Lastsikringsinnretninger er skadet		x	
	Lastsikringsinnretninger er alvorlig forringet og ikke lenger egnet til bruk			x
20.1.3.2.	Nett og presenninger er ikke sterke nok		x	

Punkt	Mangler	Mangelvurdering		
		Liten	Stor	Farlig
	Tåler mindre enn 2/3 av påkrevde fastholdingskrefter			x
20.1.3.3.	Nett og presenninger er ikke festet godt nok Festingen tåler mindre enn 2/3 av påkrevde fastholdingskrefter		x	x
20.1.3.4.	Nett og presenninger er ikke tilstrekkelig egnet til sikring av lasten Fullstendig uegnet		x	x
20.1.4.	Atskillelse og polstring av lasteenheter eller frirom			
20.1.4.1.	Atskillelles- og polstringsenheter er uegnet For store atskillelles- eller frirom		x	x
20.1.5.	Direkte surring (horisontal, tverrgående og diagonal surring samt kjedesurring og fjærbelastet surring)			
20.1.5.1.	Den påkrevde sikringsstyrken er utilstrekkelig Mindre enn 2/3 av påkrevd styrke		x	x
20.2.	Sikring med friksjonslås			
20.2.1.	Oppnå påkrevd sikringsstyrke			
20.2.1.1.	Den påkrevde sikringsstyrken er utilstrekkelig Mindre enn 2/3 av påkrevd styrke		x	x
20.3.	Lastsikringsinnretninger som er brukt			
20.3.1.	Lastsikringsinnretninger er utilstrekkelige Fullstendig uegnet innretning		x	x

Punkt	Mangler	Mangelvurdering		
		Liten	Stor	Farlig
20.3.2.	Etikett (f.eks. plate/tilhenger) mangler eller er skadet, men utstyret fortsatt i god stand	x		
	Etikett (f.eks. plate/tilhenger) mangler eller er skadet, men utstyret er betydelig forringet		x	
20.3.3.	Lastsikringsinnretninger er skadet		x	
	Lastsikringsinnretninger er alvorlig forringet og ikke lenger egnet til bruk			x
20.3.4.	Surringsvinsjer brukt feilaktig		x	
	Defekte surringsvinsjer			x
20.3.5.	Feil bruk av lastsikring (f.eks. manglende kantbeskyttelser)		x	
	Lastsikringsinnretninger er defekte (f.eks. knuter)			x
20.3.6.	Festing av lastsikringsinnretninger er uhensiktsmessig		x	
	Mindre enn 2/3 av påkrevd styrke			x
20.4.	Tilleggsutstyr (f.eks. antisklimatter, kantbeskyttelse, kantskinner)			
20.4.1.	Det er brukt uegnet utstyr	x		
	Det er brukt feil eller defekt utstyr		x	
	Utstyret som er brukt, er helt uegnet			x
20.5.	Transport av bulklast, lett og løst materiale			
20.5.1.	Bulklast blåser av under transport med kjøretøyet på vei og forstyrrer sannsynligvis trafikken		x	
	Utgjør en fare for trafikken			x

Punkt	Mangler	Mangelvurdering		
		Liten	Stor	Farlig
20.5.2.	Bulklast er ikke tilstrekkelig sikret Tap av last utgjør en fare for trafikken		x	x
20.5.3.	Tildekking av lett gods mangler Tap av last utgjør en fare for trafikken		x	x
20.6.	Transport av rundømmer			
20.6.1.	Transportmaterialet (tømmerstokker) er delvis løst			x
20.6.2.	Lasteenhetens sikringsstyrke er utilstrekkelig Mindre enn 2/3 av påkrevd styrke		x	x
30.	Lasten er helt usikret			x

VEDLEGG IV

MØNSTER FOR RAPPORT FRA MER DETALJERT UTEKONTROLL MED EN LISTE OVER KONTROLLPUNKTER

1. Sted for utekontroll
2. Dato
3. Klokkeslett.....
4. Kjøretøyets nasjonalitetsbokstav og registreringsnummer
5. Kjøretøyets understellsnummer (VIN).....
6. Kjøretøygruppe:
 - a) N₂^(a) (3,5-12 t)
 - b) N₂^(a) (over 12 t)
 - c) O₃^(a) (3,5-12 t)
 - d) O₄^(a) (over 10 t)

- e) M₂^(a) (> 9 seter^(b) opptil 5 t)
- e) M₃^(a) (> 9 seter^(b) over 5 t)
- g) T5
- h) Annen kjøretøygruppe:
- (gi nærmere opplysninger)

7. Kilometerstand på kontrolltidspunktet

8. Foretak som utfører transporten

- a) Navn og adresse.....

- b) Nummer på fellesskapslisensen^(c) (forordning (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009)

9. Førerens navn

10. Liste over kontrollpunkter

	Kontrollert ^(d)	Ikke godkjent ^(e)
0) Identifikasjon ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) Bremselanlegg ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) Styring ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Sikt ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) Belysningsutstyr og elektrisk anlegg ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) Aksler, hjul, dekk, fjæring ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) Understell og understellsutstyr ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Annet utstyr, herunder fartsskriver og hastighetsbegrenser ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) Forstyrrelser, herunder utslipp og spill av drivstoff og/eller olje ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9) Tilleggskontroller for kjøretøyer i gruppe M ₂ og M ₃ ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10) Sikring av last ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Resultat av kontrollen:

- Godkjent
- Ikke godkjent
- Forbud mot eller begrensning av bruk av kjøretøyet, som har alvorlige mangler

12. Annet/merknader:

13. Myndighet/tjenestemann eller kontrollør som har utført kontrollen

Underskrift:

Vedkommende myndighet/tjenestemann eller kontrollør

Fører

.....

Merknader:

- (a) Kjøretøygruppe i samsvar med artikkel 2 i direktiv 2014/47/EU.
- (b) Antall seter, herunder førersetet (punkt S.1 i vognkortet).

- (c) Dersom det foreligger.
- (d) «Kontrollert» innebærer at minst ett eller flere av kontrollpunktene i denne gruppen, som oppført i vedlegg II eller III til direktiv 2014/47/EU, er kontrollert, og at det er funnet små eller ingen mangler.
- (e) Ikke godkjente punkter med store eller farlige mangler angitt på baksiden.
- (f) Kontrollmetoder og vurdering av mangler i samsvar med vedlegg II eller III til direktiv 2014/47/EU.

(baksiden)

0. IDENTIFIKASJON AV KJØRETØYET	1.1.17. Automatisk lastavhengig bremskraftregulator	2.2. Ratt, rattstamme og styre	4.4.2. Brytere
0.1. Kjennermerker	1.1.18. Dødgangsregulatorer og -indikatorer	2.2.1. Rattets tilstand	4.4.3. Samsvar med kravene
0.2. Kjøretøyets understellsnummer/serienummer	1.1.19. Mellomakslebremsanlegg (dersom montert eller påkrevd)	2.2.2. Rattstamme og styringsdempere	4.4.4. Blinkfrekvens
1. BREMSEANLEGG	1.1.20. Automatisk aktivering av tilhengerbrems	2.3. Dødgang	4.5. Lykter for tåkelys foran og bak
1.1. Mekanisk tilstand og virkemåte	1.1.21. Hele bremsanlegget	2.4. Hjulinnstilling	4.5.1. Tilstand og virkemåte
1.1.1 Driftsbremens pedalakse	1.1.22. Kontrollforbindelser	2.5. Svingskive på tilhengerens styrende aksel	4.5.2. Innstilling
1.1.2. Pedalens tilstand og bremsepedalens vandring	1.1.23. Påløpsbrems	2.6. Elektronisk servostyring (EPS)	4.5.3. Brytere
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholder	1.2. Driftsbremens bremseevne og bremsevirkning	3. SIKT	4.5.4. Samsvar med kravene
1.1.4. Varselsignal for utilstrekkelig trykk, manometer	1.2.1. Bremseevne	3.1. Synsfelt	4.6. Lykter for ryggelys
1.1.5. Håndbetjent bremseventil	1.2.2. Bremsevirkning	3.2. Vinduenes tilstand	4.6.1. Tilstand og virkemåte
1.1.6. Parkeringsbrems, betjeningsarm, låseinretning for parkeringsbrems, elektronisk parkeringsbrems	1.3. Nødbremens bremseevne og bremsevirkning	3.3. Speil	4.6.2. Samsvar med kravene
1.1.7. Bremseventiler (fotventiler, avlastningsventiler, regulatorer)	1.3.1. Bremseevne	3.4. Vindusviskere	4.6.3. Brytere
1.1.8. Koplinger på tilhengerbrems (elektriske og pneumatisk)	1.3.2. Bremsevirkning	3.5. Vindusspyler	4.6.4. Samsvar med kravene
	1.4. Parkeringsbremens bremseevne og bremsevirkning	3.6. Avduggingsanlegg	4.7. Lykt for kjennermerke bak
	1.4.1. Bremseevne	4. LYKTER, REFLEKSINNRETNINGER OG ELEKTRISK UTSTYR	4.7.1. Tilstand og virkemåte
	1.4.2. Bremsevirkning	4.1. Frontlykter	4.7.2. Samsvar med kravene
	1.5. Mellomakslebremsanleggets bremseevne	4.1.1. Tilstand og virkemåte	4.8. Refleksinnretninger, synlighetsmerking og kjennermerker bak
	1.6. Blokkeringsfrie brems	4.1.2. Innstilling	4.8.1. Tilstand
		4.1.3. Brytere	4.8.2. Samsvar med kravene
		4.1.4. Samsvar med kravene	4.9. Obligatoriske kontrollinnretninger for belysningsutstyr
		4.1.5. Nivelleringsinnretning	
		4.1.6. Frontlyktens rengjøringsinnretning	
		4.2. Lykter for markeringslys foran og bak, lykter for sidemarkeringslys, lykter for toppmarkeringslys og lykter for kjørellys	

1.1.9. Akkumulator, trykkluftbeholder	1.7. Elektronisk bremseanlegg (EBS)	4.2.1. Tilstand og virkemåte	
1.1.10. Bremskraftforsterker, hovedsylindrer (hydrauliske anlegg)	1.8. Bremsvæske	4.2.2. Brytere	
1.1.11. Bremsesor	2. STYRING	4.2.3. Samsvar med kravene	4.9.1. Tilstand og virkemåte
1.1.12. Bremseslanger	2.1. Mekanisk tilstand	4.3. Lykter for stopplys	4.9.2. Samsvar med kravene
1.1.13. Bremsbelegg og bremseklosser	2.1.1. Styrings tilstand	4.3.1. Tilstand og virkemåte	4.10. Elektriske forbindelser mellom trekkvogn og tilhenger eller semitrailer
1.1.14. Bremsetromler, bremsekiver	2.1.2. Snekkehusets feste	4.3.2. Brytere	
1.1.15. Bremseskaber, stenger, armer, forbindelsesledd	2.1.3. Overføringsinnretningens tilstand	4.3.3. Samsvar med kravene	4.11. Elektrisk ledningsnett
1.1.16. Bremsesyndrer (herunder fjærbremser og hydrauliske syndrer)	2.1.4. Overføringsinnretningens virkemåte	4.4. Lykter for retningslys og lykter for nødsignallys	4.12. Ikke-obligatoriske lykter og refleksinnretninger
	2.1.5. Servostyring	4.4.1. Tilstand og virkemåte	4.13. Batteri
5. AKSLER, HJUL, DEKK OG FJÆRING	6.1.7. Kraftoverføring	7.5. Førstehjelpsskrin	9.1. Dører
5.1. Aksler	6.1.8. Motoroppheng	7.6. Stoppekloss(er) til hjul	9.1.1. Inngangs- og utgangsdører
5.1.1. Aksler	6.1.9. Motorytelse	7.7. Signalhorn	9.1.2. Nødutganger
5.1.2. Akseltapper	6.2. Førerhus og karosseri	7.8. Hastighetsmåler	9.2. Avduggings- og avisingsanlegg
5.1.3. Hjullager	6.2.1. Tilstand	7.9. Fartsskriver	9.3. Ventilasjons- og varmeanlegg
5.2. Hjul og dekk	6.2.2. Feste	7.10. Hastighetsbegrenser	9.4. Seter
5.2.1. Hjulnav	6.2.3. Dører og dørlåser	7.11. Kilometer teller	9.4.1. Passasjer seter
5.2.2. Hjul	6.2.4. Gulv	7.12. Elektronisk stabilitetskontroll (ESC)	9.4.2. Førersete
5.2.3. Dekk	6.2.5. Førersete	8. FORSTYRRELSER	9.5. Innvendig belysning og GPS-utstyr
5.3. Fjæringssystem	6.2.6. Andre seter	8.1. Støydempingsanlegg	9.6. Ganger, arealer for stående passasjerer
5.3.1. Fjærer og stabilisator	6.2.7. Betjeningsinnretninger	8.2. Eksosutslipp	9.7. Trapper og trinn
5.3.2. Støtdempere	6.2.8. Stigtrinn	8.2.1. Utslipp fra motorer med elektrisk tenning	9.8. Anlegg for kommunikasjon med passasjerer
5.3.3. Kardangrør, radiusarmer, fremre og bakre bærearmer	6.2.9. Andre innvendige og utvendige innretninger og utstyr	8.2.1.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	9.10. Krav som gjelder transport av barn
5.3.4. Avfjæringsledd	6.2.10. Skvettskjermer (vinger), avskjermingsinnretninger	8.2.1.2. Gassutslipp	9.10.1. Dører
5.3.5. Luftfjæring	7. ANNET UTSTYR	8.2.2. Utslipp fra motorer med kompresjonstenning	9.10.2. Signalutstyr og spesialutstyr
6. UNDERSTELL OG UNDERSTELLSUTSTYR	7.1. Sikkerhetsbelter/spenner og sikringsutstyr	8.2.2.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	9.11. Krav til transport av bevegelsehemmede
6.1. Understell eller ramme og utstyr	7.1.1. Sikker montering av sikkerhetsbelter/spenner		

6.1.1. Alminnelig tilstand	7.1.2. Sikkerhetsbelters/spenners tilstand	8.2.2.2. Opasitet	personer
6.1.2. Eksosrør og lyddempere	7.1.3. Kraftbegrenser for sikkerhetsbelte	8.4. Andre punkter knyttet til miljøet	9.11.1. Dører, ramper og heiser
6.1.3. Drivstofftank og rør (herunder drivstofftank til oppvarming og rør)	7.1.4. Bilbeltestrammere	8.4.1. Væskelekkasjer	9.11.2. Sikringsutstyr for rullestol
6.1.4. Støtfangere, sidevern og underkjøringshinder bak	7.1.5. Kollisjonspute	9.	9.11.3. Signalutstyr og spesialutstyr
6.1.5. Reservehjulsholder	7.1.6. SRS-systemer	TILLEGGSKONTROLLER AV KJØRETØYER FOR PERSONTRANSPORT I GRUPPE M₂ OG M₃	
6.1.6. Mekanisk kopling og slepeinnretning	7.2. Brannsløkkingsapparat		
	7.3. Låser og tyverisikringsinnretning		
	7.4. Varseltrekant		

UOFFISIELL OVERSETTELSE

*VEDLEGG V***STANDARDKJEMA FOR RAPPORTERING TIL KOMMISJONEN**

Standardkjemaet skal utarbeides i et format som kan behandles og oversendes elektronisk ved hjelp av standard kontorprogramvare.

Hver medlemsstat skal utarbeide:

- én oversiktstabell, og
- for hver registreringsstat for kjøretøyer som har gjennomgått en mer detaljert kontroll, en separat detaljert tabell med opplysninger om kontrollerte og påviste mangler for hver kjøretøygruppe.

UOFFISIELL OVERSETTELSE

Kjøretøygruppe:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andre grupper (valgfritt)		I alt	
	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer ⁽¹⁾	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer
Turkmenistan																		
Ukraina																		
Usbekistan																		
Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia																		
Andre tredjestater (gi nærmere opplysninger)																		

⁽¹⁾ Ikke godkjente kjøretøyer med store eller farlige mangler i samsvar med vedlegg IV.

Resultater fra mer detaljerte kontroller

Rapporterende medlemsstat

f.eks. Belgia

Navn på rapporterende medlemsstat

Registreringsstat:

f.eks. Bulgaria

TIDSRUM: fra

01/år [x]

til

12/år [x+1]

Kjøretøygruppe:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T ₅		Andre grupper (valgfritt)		I alt	
	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer ⁽²⁾	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer
	Kontrollert	Ikke godkjent	Kontrollert	Ikke godkjent	Kontrollert	Ikke godkjent	Kontrollert	Ikke godkjent	Kontrollert	Ikke godkjent	Kontrollert	Ikke godkjent	Kontrollert	Ikke godkjent	Kontrollert	Ikke godkjent	Kontrollert	Ikke godkjent

⁽¹⁾ Ikke godkjente kjøretøyer med store eller farlige mangler i samsvar med vedlegg IV.

REGULATION (EU) No 165/2014 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 4 February 2014 on tachographs in road transport, repealing Council Regulation (EEC) No 3821/85 on recording equipment in road transport and amending Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport

(UOFFISIELL OVERSETTELSE)

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EU) nr. 165/2014

av 4. februar 2014

om fartsskrivere innen veitransport, om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosessen⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I rådsforordning (EØF) nr. 3821/85⁽³⁾ fastsettes bestemmelser om konstruksjon, installering, bruk og prøving av fartsskrivere. Forordningen er blitt betydelig endret flere ganger. Av klarhetshensyn bør derfor de viktigste bestemmelsene forenkles og omarbeides.

⁽¹⁾ EUT C 43 av 15.2.2012, s. 79.

⁽²⁾ Europaparlamentets holdning av 3. juli 2012 (EUT C 349 E av 29.11.2013, s. 105) og Rådets holdning ved første behandling 15. november 2013 (EUT C 360 E av 10.12.2013, s. 66). Europaparlamentets holdning av 15. januar 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

⁽³⁾ Rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitransport (EFT L 370 av 31.12.1985, s. 8).

- 2) Erfaring har vist at visse tekniske elementer og framgangsmåter for kontroll bør forbedres for å sikre at fartsskriversystemet er effektivt og virkningsfullt.

- 3) Visse kjøretøyer er unntatt fra bestemmelsene i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006⁽¹⁾. For å sikre sammenheng bør det også være mulig å unnta slike kjøretøyer fra denne forordnings virkeområde.

- 4) Det bør installeres fartsskrivere i kjøretøyer som forordning (EF) nr. 561/2006 får anvendelse på. Visse kjøretøyer bør unntas fra nevnte forordnings virkeområde med sikte på å innføre en viss fleksibilitet, det vil si kjøretøyer med en største tillatte masse som ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes til å transportere materialer, utstyr eller maskiner som føreren bruker under sitt arbeid, og som brukes bare innenfor en radius av 100 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende, forutsatt at kjøring av slike kjøretøyer ikke er førerens hovedbeskjeftigelse. For å sikre sammenheng mellom de relevante unntakene som er fastsatt i forordning (EF) nr. 561/2006, og for å redusere transportforetakenes administrative byrde samtidig som målene i nevnte forordning overholdes, bør visse største tillatte avstander angitt i disse unntakene revideres.

- 5) Kommisjonen vil vurdere å forlenge gyldighetstiden for overgangsstykket til kjøretøyer i gruppe M1 og N1 til 2015 og overveie nærmere en langsiktig løsning for kjøretøyer i gruppe M1 og N1 innen 2015.

- 6) Kommisjonen bør vurdere å innføre vektfølere i tunge lastebiler og bør vurdere muligheten for at vektfølere kan bidra til bedre samsvar med regelverket for veitransport.

- 7) Bruk av fartsskrivere tilknyttet et verdensomspennende satellittnavigasjonssystem er en egnet og kostnadseffektiv metode for å registrere automatisk kjøretøyets posisjon på visse punkter i løpet av den daglige arbeidstiden til hjelp for kontrollører i kontroller og bør derfor fastsettes.

- 8) I sin dom i sak C-394/92 *Michielsen og Geybels Transport Service*⁽²⁾ fastsatte domstolen en definisjon av uttrykket «daglig arbeidstid», og kontrollmyndighetene bør lese bestemmelsene i denne forordning på bakgrunn av denne definisjonen. «Daglig arbeidstid» begynner på det tidspunktet da føreren slår på fartsskriveren etter en ukehvil eller døgnhvil, eller dersom døgnhvilen er inndelt i atskilte tidsrom, etter en hviletid på minst ni timer. Den slutter ved begynnelsen av en døgnhvil, eller dersom døgnhvilen er inndelt i atskilte tidsrom, ved begynnelsen av en hviletid på minst ni sammenhengende timer.

- 9) I henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/22/EF⁽³⁾ skal medlemsstatene foreta et minste antall kontroller ved veien. Fjernkommunikasjon mellom fartsskriveren og kontrollmyndighetene med sikte på kontroll ved veien tilrettelegger for målrettede kontroller ved veien og gjør det mulig å redusere den administrative byrden som stikkprøvekontroller medfører for transportforetak, og bør derfor fastsettes.

- 10) Intelligente transportsystemer (ITS) kan bidra til å møte utfordringene som den europeiske transportpolitikken står overfor, for eksempel økende veitransportvolumer og større trafikk tetthet samt stigende energiforbruk. Det bør derfor fastsettes standardiserte grensesnitt i fartsskrivere for å sikre samvirkningsnivåen i forhold til ITS-programmer.

- 11) Det bør prioriteres å utvikle programmer som hjelper førerne med å tolke dataene som registreres i fartsskriveren, slik at de er i stand til å overholde bestemmelser på det sosiale området.

- 12) Sikkerheten ved fartsskriveren og fartsskriversystemet er avgjørende for å sikre at pålitelige data framkommer. Produsentene bør derfor utforme, prøve og løpende vurdere fartsskriveren gjennom hele livssyklusen for å hindre, påvise og redusere

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 1).

⁽²⁾ Sml. 1994, s. I-2497.

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/22/EF av 15. mars 2006 om minstekrav for gjennomføring av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 om bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om oppheving av rådsdirektiv 88/599/EØF (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 35).

sikkerhetssårbarhet.

- 13) Prøving i felt av en fartsskriver som ennå ikke er typegodkjent, gjør det mulig å prøve utstyr i virkelige situasjoner før det blir innført i stor skala, og dermed blir det mulig å foreta forbedringer raskere. Prøving i felt bør derfor tillates, forutsatt at deltakelse i slik prøving og samsvar med forordning (EF) nr. 561/2006 overvåkes og kontrolleres effektivt.
- 14) Med tanke på hvor viktig det er å opprettholde et høyest mulig sikkerhetsnivå bør sikkerhetsattestater utstedes av et sertifiseringsorgan som er godkjent av forvaltningskomiteen innenfor rammen av «avtalen om gjensidig godkjenning av sertifikater for evaluering av informasjonsteknologisikkerhet» fra gruppen av høyere tjenestemenn for informasjonssystemers sikkerhet (SOG-IS).

Når det gjelder internasjonale forbindelser med tredjestater, bør Kommissjonen ikke godkjenne et sertifiseringsorgan for denne forordnings formål, med mindre organet framlegger tilsvarende vilkår for evaluering av sikkerheten som forutsatt i avtalen om gjensidig godkjenning. I denne forbindelse bør forvaltningskomiteens råd følges

- 15) Installatører og verksteder spiller en viktig rolle for fartsskriverens sikkerhet. Det bør derfor fastsettes visse minstekrav til deres pålitelighet og for godkjenning av og tilsyn med dem. Videre bør medlemsstatene treffe egnede tiltak for å sikre at interessekonflikter mellom installatører eller verksteder og transportforetak forhindres. Ingen bestemmelse i denne forordning hindrer medlemsstatene i å sikre godkjenning, kontroll og sertifisering etter framgangsmåtene angitt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008⁽¹⁾, forutsatt at minstekravene angitt i denne forordning er oppfylt.
- 16) For å sikre mer effektiv granskning og kontroll av sjåførkort og gjøre kontrollørens oppgaver lettere bør det opprettes nasjonale elektroniske registre, og sørges for at disse registrene sammenkoples.
- 17) Når medlemsstatene kontrollerer om sjåførkortene er unike, bør de bruke framgangsmåtene i kommisjonsrekommendasjon 2010/19/EU⁽²⁾.
- 18) Det bør tas hensyn til den særlige situasjonen der en medlemsstat bør kunne gi et midlertidig sjåførkort som ikke kan fornyes, til en fører som har sitt vanlige bosted i en medlemsstat eller en stat som er en avtalepart i den europeiske avtalen om kjøre- og hviletid m.v. for mannskaper på kjøretøyer i internasjonal veitransport av 1. juli 1970 («AETR-avtalen»). I slike tilfeller skal de berørte medlemsstatene anvende de relevante bestemmelsene i denne forordning fullt ut.
- 19) Dessuten bør det være mulig for en medlemsstat å utstede sjåførkort til førere som har sitt vanlige bosted på dens territorium, også når traktatene ikke får anvendelse på visse deler av dette. I slike tilfeller skal de berørte medlemsstatene anvende de relevante bestemmelsene i denne forordning fullt ut.
- 20) Kontrollørene står hele tiden overfor utfordringer som følge av endringer av fartsskriveren og nye manipulasjonsmetoder. For å sikre mer effektiv kontroll og forbedre harmoniseringen av kontrollmetodene i hele Unionen bør det vedtas en felles metode for grunnopplæring og etter- og videreutdanning av kontrollører.
- 21) Fartsskriverens registrering av data samt utviklingen av teknologi for registrering av posisjonsopplysninger, fjernkommunikasjon og grensesnittet med ITS vil medføre behandling av personopplysninger. Derfor får det relevante unionsregelverket, særlig det som er fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF⁽³⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/58/EF⁽⁴⁾ anvendelse.
- 22) For at det skal være rettferdig konkurranse ved utviklingen av programmer for fartsskriveren, bør immaterialrettigheter og patenter som gjelder overføring av data til eller fra fartsskriveren, være tilgjengelige for alle uten royalti.
- 23) Dersom det er relevant, bør data som utveksles i kommunikasjon med kontrollmyndighetene i medlemsstatene, være i samsvar

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008 av 9. juli 2008 om fastsettelse av kravene til akkreditering og markedstilsyn for markedsføring av produkter, og om oppheving av forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 av 13.8.2008, s. 30).

⁽²⁾ Kommisjonsrekommendasjon 2010/19/EU av 13. januar 2010 om sikker utveksling av elektroniske data mellom medlemsstatene for å kontrollere at sjåførkort som dei utferdar, er unike (EUT L 9 av 14.1.2010, s. 10).

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger (EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31).

⁽⁴⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/58/EF av 12. juli 2002 om behandling av personopplysninger og personvern i sektoren for elektronisk kommunikasjon (direktivet om personvern og elektronisk kommunikasjon) (EFT L 201 av 31.7.2002, s. 37).

med relevante internasjonale standarder, for eksempel rekken av standarder for radiosamband over kort avstand (DSCR) som er fastsatt av Den europeiske standardiseringsorganisasjon.

- 24) For å sikre rettferdig konkurranse på det interne veitransportmarkedet og for å sende et tydelig signal til førere og transportforetak bør medlemsstatene i samsvar med overtredelseskategoriene som er definert i direktiv 2006/22/EF, pålegge virkningsfulle sanksjoner som står i forhold til overtredelsen, virker avskrekkende og ikke medfører forskjellsbehandling, uten at det berører nærhetsprinsippet.
- 25) Medlemsstatene bør sørge for at valget av kjøretøyer som skal kontrolleres, foretas uten forskjellsbehandling på grunnlag av førerens nasjonalitet eller nyttekjøretøyets registrerings- eller ibruktakingsstat.
- 26) Med sikte på å oppnå en tydelig, virkningsfull, forholdsmessig og ensartet gjennomføring av bestemmelsene på det sosiale området innen veitransport bør medlemsstatenes myndigheter anvende bestemmelsene på en ensartet måte.
- 27) Hver medlemsstat bør underrette Kommisjonen om eventuelle oppdagelser den gjør når det gjelder tilgjengelige ulovlige innretninger eller installasjoner for å manipulere fartsskriveren, herunder de som tilbys på Internett, og Kommisjonen bør underrette alle de andre medlemsstatene om disse oppdagelsene.
- 28) Kommisjonen bør fortsatt opprettholde det Internett-baserte hjelpesentret som gir førere, transportforetak, kontrollmyndigheter og godkjente installatører, verksteder og kjøretøyprodusenter mulighet til å framlegge spørsmål og problemer i forbindelse med den digitale fartsskriveren, herunder nye typer manipulasjon eller bedrageri.
- 29) Gjennom tilpasningene av AETR-avtalen er det blitt obligatorisk å bruke den digitale fartsskriveren for kjøretøyer som er registrert i tredjestater som har underskrevet AETR-avtalen. Ettersom disse statene berøres direkte av endringer av fartsskriveren som innføres ved denne forordning, bør de kunne delta i en dialog om tekniske spørsmål, herunder om systemet for utveksling av opplysninger om sjåførkort og verkstedkort. Det bør derfor opprettes et fartsskriverforum.
- 30) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av denne forordning bør Kommisjonen tillegges gjennomføringsmyndighet når det gjelder krav til fartsskrivere, skjermen, varselfunksjoner og typegodkjenning samt detaljerte bestemmelser om intelligente fartsskrivere, framgangsmåtene for utføring av prøving i felt og skjemaene som skal brukes til å overvåke denne prøvingen i felt, standardskjemaet for den skriftlige erklæringen med begrunnelse for at forseglingen er brutt, de felles framgangsmåtene og spesifikasjonene som er nødvendige for å kople de elektroniske registrene sammen, og metodene for å angi innholdet i kontrollørens grunnopplæring og etter- og videreutdanning. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 182/2011⁽¹⁾.
- 31) Gjennomføringsrettsaktene som vedtas med henblikk på denne forordning, og som erstatter bestemmelsene i vedlegg I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, og andre gjennomføringstiltak, bør vedtas innen 2. mars 2016. Dersom disse gjennomføringsrettsaktene imidlertid av en eller annen grunn ikke er vedtatt innen fristen, bør overgangstiltak sikre den nødvendige kontinuiteten.
- 32) Gjennomføringsrettsaktene nevnt i denne forordning bør ikke vedtas av Kommisjonen dersom komiteen nevnt i denne forordning ikke avgir uttalelse om utkastet til gjennomføringsrettsakt som Kommisjonen har framlagt.
- 33) I forbindelse med anvendelsen av AETR-avtalen skal henvisninger til forordning (EØF) nr. 3821/85 forstås som henvisninger

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

til denne forordning. Unionen vil vurdere hvilke tiltak som er nødvendige å treffe i De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa for å sikre nødvendig sammenheng mellom denne forordning og AETR-avtalen.

34) EUs datatilsynsmyndighet er blitt rådspurt i samsvar med artikkel 28 nr. 2 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001⁽¹⁾ og har avgitt uttalelse 5. oktober 2011⁽²⁾.

35) Forordning (EØF) nr. 3821/85 bør derfor oppheves —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

KAPITTEL I

PRINSIPPER, VIRKEOMRÅDE OG KRAV

Artikkel 1

Formål og prinsipper

1. I denne forordning fastsettes forpliktelser og krav med hensyn til konstruksjon, installering, bruk, prøving og kontroll av fartsskrivere som brukes i veitransport, med sikte på å kontrollere samsvar med forordning (EF) nr. 561/2006, europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/15/EF⁽³⁾ og rådsdirektiv 92/6/EØF⁽⁴⁾.

Fartsskrivere skal være i samsvar med kravene i denne forordning når det gjelder konstruksjon, installering, bruk og prøving.

2. I denne forordning fastsettes vilkårene og kravene som gjelder for at opplysninger og data, unntatt personopplysninger, som registreres, behandles eller lagres av fartsskrivere, kan brukes til andre formål enn å kontrollere samsvar med rettsaktene nevnt i nr. 1.

Artikkel 2

Definisjoner

1. I denne forordning får definisjonene fastsatt i artikkel 4 i forordning (EF) nr. 561/2006 anvendelse.

2. I tillegg til definisjonene nevnt i nr. 1 menes i denne forordning med:

- a) «fartsskriver» utstyret som er beregnet på installering i veigående kjøretøyer og som hel- eller halvautomatisk viser, registrerer, skriver ut, lagrer og leverer nærmere opplysninger om slike kjøretøyers bevegelse, herunder hastigheten, i samsvar med artikkel 4 nr. 3, samt nærmere opplysninger om bestemte arbeidstider for førerne,
- b) «kjøretøyenhet» fartsskriveren unntatt bevegelsesføleren og ledningene som brukes til å kople til bevegelsesføleren. Kjøretøyenheten kan være en enkelt enhet eller flere enheter som er fordelt i kjøretøyet, forutsatt at den oppfyller sikkerhetskravene i denne forordning. Kjøretøyenheten inneholder blant annet en prosessor, et minne, en funksjon for tidsmåling, to kortinn ganger for smartkort for fører og annenfører, en skriver, en skjerm, kontakter og utstyr til innlesing av brukerens data,
- c) «bevegelsesføler» en del av fartsskriveren som avgir et signal som tilsvarer kjøretøyets hastighet og/eller tilbakelagte strekning,
- d) «fartsskriverkort» et smartkort som er beregnet på bruk i fartsskriveren, og som gjør det mulig for fartsskriveren å identifisere kortinnehaverens rolle samt gir mulighet for å overføre og lagre data,
- e) «diagramskive» en skive som er utformet for å ta imot og lagre registrerte data, og som skal plasseres i en analog fartsskriver, og der den analoge fartsskriverens skriveinnretning løpende skriver inn de opplysningene som skal registreres,

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001 av 18. desember 2000 om personvern i forbindelse med behandling av personopplysninger i Fellesskapets institusjoner og organer og om den frie bevegelse for slike opplysninger (EFT L 8 av 12.1.2001, s. 1).

⁽²⁾ EUT C 37 av 10.2.2012, s. 6.

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/15/EF av 11. mars 2002 om organisering av arbeidstida til personar som utfører mobilt arbeid innanfor vegtransport (EFT L 80 av 23.3.2002, s. 35).

⁽⁴⁾ Rådsdirektiv 92/6/EØF av 10. februar 1992 om installering og bruk av hastighetsbegrensere på visse grupper motorvogner i Fellesskapet (EFT L 57 av 2.3.1992, s. 27).

- f) «sjåførkort» et fartsskriverkort som er utstedt av en medlemsstats myndigheter til en bestemt fører, og som identifiserer føreren og gjør det mulig å lagre data om førerens aktivitet,
- g) «analog fartsskriver» en fartsskriver som bruker en diagramskive i samsvar med denne forordning,
- h) «digital fartsskriver» en fartsskriver som bruker et fartsskriverkort i samsvar med denne forordning,
- i) «kontrollkort» et fartsskriverkort som er utstedt av en medlemsstats myndigheter til en vedkommende nasjonal kontrollmyndighet, og som identifiserer kontrollorganet og eventuelt kontrolløren og gir tilgang til dataene som er lagret i minnet eller i sjåførkortene og eventuelt i verkstedkortene, for lesing, utskrift og/eller overføring,
- j) «foretakskort» et fartsskriverkort som er utstedt av en medlemsstats myndigheter til et transportforetak som har behov for å bruke kjøretøyer som er utstyrt med fartsskriver, og som identifiserer transportforetaket og gjør det mulig å vise, overføre og skrive ut data som er lagret i fartsskriveren, og som nevnte transportforetak har låst,
- k) «verkstedkort» et fartsskriverkort som er utstedt av en medlemsstats myndigheter til utpekt personale hos en produsent av fartsskrivere, en installatør, en kjøretøyprodusent eller et verksted som er godkjent av vedkommende medlemsstat, og som identifiserer kortinnehaveren og gjør det mulig å prøve, kalibrere og aktivere fartsskrivere og/eller overføre data fra dem,
- l) «aktivering» fasen der fartsskriveren kommer i full drift og iverksetter alle funksjoner, herunder sikkerhetsfunksjoner, ved hjelp av et verkstedkort,
- m) «kalibrering» når det gjelder en digital fartsskriver, å oppdatere eller bekrefte kjøretøyets parametere, herunder kjøretøyets identifikasjon og egenskaper, som skal lagres i minnet ved hjelp av et verkstedkort,
- n) «overføring» fra en digital fartsskriver, kopiering sammen med den elektroniske signaturen av en del av eller et helt sett datafiler som er registrert i kjøretøyenhetens minne eller i fartsskriverkortets minne, forutsatt at denne prosessen ikke endrer eller sletter lagrede data,
- o) «hendelse» unormal drift som påvises av den digitale fartsskriveren, og som kan skyldes forsøk på bedrageri,
- p) «feil» unormal drift som påvises av den digitale fartsskriveren, og som kan skyldes funksjonssvikt eller feil ved utstyret,
- q) «installering» montering av en fartsskriver i et kjøretøy,
- r) «ugyldig kort» et kort som påvises å være defekt, eller der den innledende autentiseringen mislyktes, eller der gyldighetsdatoen ennå ikke er påbegynt eller der utløpsdatoen er overskredet,
- s) «periodisk kontroll» en handlingsrekke som utføres for å kontrollere at fartsskriveren fungerer riktig, at innstillingene er i samsvar med kjøretøyets parametere og at ingen manipulasjonsinnretninger er koplet til fartsskriveren,
- t) «reparasjon» enhver reparasjon av en bevegelsesføler eller en kjøretøyenhet som krever at strømforsyningen frakoples, at den koples fra andre fartsskriverkomponenter eller at bevegelsesføleren eller kjøretøyenheten åpnes,
- u) «typegodkjenning» en prosess der en medlemsstat i samsvar med artikkel 13 bekrefter at fartsskriveren, dens relevante komponenter eller fartsskriverkortet som skal bringes i omsetning, oppfyller kravene i denne forordning,
- v) «samvirkingsevne» systemets og de underliggende forretningsprosessenes evne til å utveksle data og dele opplysninger,
- w) «grensesnitt» en forbindelse mellom systemer som gir dem mulighet til å koples sammen og samhandle,
- x) «tidsmåling» en permanent digital registrering av koordinert universaltid (UTC),
- y) «tidsjustering» en automatisk og regelmessig justering av gjeldende tid innenfor en høyeste toleranse på ett minutt, eller en justering som foretas ved kalibrering,

- z) «åpen standard» en standard fastsatt i et dokument med standardspesifikasjoner som er tilgjengelig gratis eller mot en rimelig avgift, og som det er tillatt å kopiere, distribuere eller bruke gratis eller mot en rimelig avgift.

Artikkel 3

Virkeområde

1. Fartsskrivere skal installeres og brukes i kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport på vei og er registrert i en medlemsstat, og som forordning (EF) nr. 561/2006 får anvendelse på.
2. Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av denne forordning kjøretøyer nevnt i artikkel 13 nr. 1 og 3 i forordning (EF) nr. 561/2006.
3. Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av denne forordning kjøretøyer som brukes til transport som det er gitt unntak for i samsvar med artikkel 14 nr. 1 i forordning (EF) nr. 561/2006.

Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av denne forordning kjøretøyer som brukes til transport som det er gitt unntak for i samsvar med artikkel 14 nr. 2 i forordning (EF) nr. 561/2006. De skal umiddelbart underrette Kommissjonen om dette.

4. 15 år etter at nyregistrerte kjøretøyer pålegges å ha en fartsskriver som fastsatt i artikkel 8, 9 og 10, skal kjøretøyer som er i bruk i en annen medlemsstat enn registreringsmedlemsstaten, utstyres med en slik fartsskriver.
5. Når det gjelder innenlandsk transport, kan medlemsstatene kreve at det installeres og brukes fartsskrivere i samsvar med denne forordning i alle kjøretøyer der dette ikke kreves i henhold til nr. 1.

Artikkel 4

Krav og data som skal registreres

1. Fartsskrivere, herunder eksterne komponenter, fartsskriverkort og diagramskiver skal oppfylle strenge tekniske og andre krav slik at denne forordning kan bli gjennomført på riktig måte.
2. Fartsskrivere og diagramskiver skal oppfylle følgende krav.

De skal:

- registrere data om føreren, førerens aktivitet og kjøretøyet som skal være nøyaktige og pålitelige,
- være sikre, særlig når det gjelder å garantere integriteten og opprinnelsen til kilden til data som registreres av og hentes fra kjøretøyenheter og bevegelsesfølere,
- være samvirkende mellom de ulike generasjonene av kjøretøyenheter og fartsskriverkort,
- gi mulighet for effektiv kontroll av samsvar med denne forordning og andre gjeldende rettsakter,
- være brukervennlige.

3. Digitale fartsskrivere skal registrere følgende data:

- a) tilbakelagt strekning og kjøretøyets hastighet,
- b) tidsmåling,
- c) posisjonspunkter som nevnt i artikkel 8 nr. 1,

- d) førerens identitet,
- e) førerens aktivitet,
- f) data om kontroll, kalibrering og reparasjon av fartsskriveren, herunder opplysninger om verkstedet,
- g) hendelser og feil.

4. Analoge fartsskrivere skal registrere minst dataene nevnt i nr. 3 bokstav a), b) og e).

5. Tilgang til dataene som er lagret i fartsskriveren og på fartsskriverkortet, kan til enhver tid gis til:

- a) vedkommende kontrollmyndigheter,
- b) det relevante transportforetaket slik at det kan oppfylle sine juridiske forpliktelser, særlig som angitt i artikkel 32 og 33.

6. Overføring av data skal foretas med minst mulig forsinkelse til transportforetak eller førere.

7. Data som fartsskriveren registrerer, og som overføres til eller fra fartsskriveren, enten trådløst eller elektronisk, skal gjengis i form av offentlig tilgjengelige protokoller som definert i åpne standarder.

8. For å sikre at fartsskrivere og fartsskriverkort er i samsvar med prinsippene og kravene i denne forordning, og særlig i denne artikkel, skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta detaljerte bestemmelser som er nødvendige for en ensartet anvendelse av denne artikkel, særlig bestemmelser som gjelder de tekniske midlene for å oppfylle disse kravene. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

9. De detaljerte bestemmelsene nevnt i nr. 8 skal dersom det er relevant, være basert på standarder og skal sikre samvirksomhet og kompatibilitet mellom de ulike generasjonene av kjøretøyenheter og alle fartsskriverkort.

Artikkel 5

Den digitale fartsskriverens funksjoner

Digitale fartsskrivere skal omfatte følgende funksjoner:

- måling av hastighet og strekning,
- overvåking av førerens aktiviteter og kjørestatus,
- overvåking av innsetting og uttak av fartsskriverkort,
- registrering av førerens manuelle innlegginger,
- kalibrering,
- automatisk registrering av posisjonspunktene som er nevnt i artikkel 8 nr. 1,
- overvåking av kontrollaktiviteter,
- påvisning og registrering av hendelser og feil,
- lesing fra minnet og registrering og lagring i minnet,

- lesing fra fartsskriverkort og registrering og lagring på fartsskriverkort,
- visning, varsling, utskrift og overføring av data til eksterne enheter,
- tidsjustering og tidsmåling,
- fjernkommunikasjon,
- styring av foretakslåser,
- innebygd prøving og egenprøving.

Artikkel 6

Visning og varsling

1. Opplysninger i digitale fartsskrivere og fartsskriverkort som gjelder kjøretøyets aktiviteter og førere og annenførere, skal vises på en klar, utvetydig og ergonomisk måte.
2. Følgende opplysninger skal vises:
 - a) tid,
 - b) driftsinnstilling,
 - c) førerens aktivitet,
 - dersom den aktuelle aktiviteten er kjøring, førerens aktuelle kontinuerlige kjøretid og aktuelle samlede pausetid,
 - dersom den aktuelle aktiviteten er periode da arbeidstakeren står til rådighet/annet arbeid/hvile eller pause, aktuell varighet av denne aktiviteten (siden den ble valgt) og aktuell samlet pausetid,
 - d) data som gjelder varslingssignaler,
 - e) data som gjelder menytilgang.

Ytterligere opplysninger kan vises, forutsatt at de tydelig kan skilles fra opplysningene som kreves i dette nummer.

3. Digitale fartsskrivere skal varsle førerne når de oppdager hendelser og/eller feil samt før og på tidspunktet for overskridelse av den lengste tillatte kontinuerlige kjøretiden med sikte på å tilrettelegge for samsvar med relevant lovgivning.
4. Varslingssignaler skal være synlige og kan også være hørbare. Varslingssignaler skal ha en varighet på minst 30 sekunder, med mindre brukeren svarer ved å trykke på en hvilken som helst knapp på fartsskriveren. Varslingsårsaken skal vises og forbli synlig til brukeren svarer på den ved hjelp av en bestemt knapp eller kommando på fartsskriveren.
5. For å sikre at fartsskrivere oppfyller kravene til visning og varsling i denne artikkel skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta detaljerte bestemmelser som er nødvendige for en ensartet anvendelse av denne artikkel. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

Artikkel 7

Vern av personopplysninger

1. Medlemsstatene skal sikre at behandlingen av personopplysninger i forbindelse med denne forordning foretas bare for det formål å kontrollere at denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006 overholdes, i samsvar med direktiv 95/46/EF og 2002/58/EF og under tilsyn av medlemsstatens tilsynsmyndighet nevnt i artikkel 28 i direktiv 95/46/EF.
2. Medlemsstatene skal særlig sikre at personopplysninger er beskyttet mot annen bruk enn bruk som utelukkende er knyttet til denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006, i samsvar med nr. 1, i forhold til:
 - bruken av et verdensomspennende satellittnavigasjonssystem (GNSS) for registrering av stedsbestemmellesdata som nevnt i artikkel 8,
 - bruken av fjernkommunikasjon for kontrollformål som nevnt i artikkel 9,
 - bruken av fartsskrivere med et grensesnitt som nevnt i artikkel 10,
 - elektronisk utveksling av opplysninger om sjåførkort som nevnt i artikkel 31, og særlig utveksling over landegrensene av slike opplysninger med tredjestater,
 - transportforetakenes oppbevaring av opplysninger som nevnt i artikkel 33.
3. Digitale fartsskrivere skal være utformet slik at personvernet sikres. Bare opplysninger som er nødvendige for denne forordnings formål, skal behandles.
4. Eiere av kjøretøyer, transportforetak og andre berørte enheter skal dersom det er relevant, overholde de relevante bestemmelsene om vern av personopplysninger.

KAPITTEL II

INTELLIGENTE FARTSSKRIVERE

Artikkel 8

Registrering av kjøretøyets posisjon på visse punkter i løpet av den daglige arbeidstiden

1. For å gjøre det lettere å kontrollere at relevant lovgivning overholdes, skal kjøretøyets posisjon registreres automatisk på følgende punkter eller på det punktet som er nærmeste slike steder der satellittsignalet er tilgjengelig:
 - stedet der den daglige arbeidstiden påbegynnes,
 - hver tredje time av den sammenlagte kjøretiden,
 - stedet der den daglige arbeidstiden avsluttes.

For dette formål skal kjøretøyer som registreres for første gang 36 måneder etter at de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 har trådt i kraft, være utstyrt med en fartsskriver som er tilknyttet en tjeneste for posisjonsbestemmelse basert på et satellittnavigasjonssystem.

2. Når det gjelder fartsskriverens tilknytning til en tjeneste for posisjonsbestemmelse basert på et satellittnavigasjonssystem, som nevnt i nr. 1, skal det bare benyttes tilknytning til tjenester som bruker en gratis tjeneste for posisjonsbestemmelse. Ingen andre posisjonsopplysninger skal lagres permanent i fartsskriveren enn de posisjonsopplysningene som der det er mulig, uttrykkes i geografiske koordinater for å bestemme punktene nevnt i nr. 1. Posisjonsopplysninger som må lagres midlertidig for å gjøre det mulig å registrere automatisk punktene nevnt i nr. 1 eller bekrefte bevegelsesføleren, skal ikke være tilgjengelige for noen brukere og skal automatisk slettes når de ikke lenger er nødvendige for disse formålene.

Artikkel 9

Tidlig fjernpåvisning av mulig manipulering eller misbruk

1. For å gjøre det lettere for vedkommende kontrollmyndigheter å foreta målrettet kontroll ved veien skal fartsskrivere som er installert i kjøretøyer som registreres for første gang 36 måneder etter at de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 har trådt i kraft, kunne kommunisere med disse myndighetene mens kjøretøyet er i bevegelse.

2. 15 år etter at nyregistrerte kjøretøyer pålegges å ha en fartsskriver som fastsatt i denne artikkel og i artikkel 8 og 10, skal medlemsstatene utstyre kontrollmyndighetene i passende omfang med det utstyret for tidlig fjernpåvisning som er nødvendig for å oppnå datakommunikasjonen nevnt i denne artikkel, idet det tas hensyn til deres særlige krav og strategier for håndheving. Fram til da kan medlemsstatene bestemme om de vil utstyre kontrollmyndighetene med slikt utstyr for tidlig fjernpåvisning.
3. Kommunikasjonen nevnt i nr. 1 skal opprettes med fartsskriveren bare når kontrollmyndighetenes utstyr anmoder om det. Den skal sikres slik at dataintegriteten og registrerings- og kontrollutstyrets ekthet garanteres. Tilgang til dataene som kommuniseres, skal begrenses til kontrollmyndighetene som har myndighet til å kontrollere overtredelser av forordning (EF) nr. 561/2006 og av denne forordning, og til verksteder så lenge det er nødvendig for å kontrollere at fartsskriveren fungerer på riktig måte.
4. Dataene som utveksles i kommunikasjonen, skal begrenses til data som er nødvendige for å kunne foreta målrettet kontroll ved veien av kjøretøyer som kan ha en fartsskriver som er manipulert, eller som misbrukes. Slike data skal gjelde følgende hendelser eller data som fartsskriveren har registrert:
- siste forsøk på sikkerhetsbrudd,
 - lengste brudd på strømtilførselen,
 - følerfeil,
 - feil i bevegelsesdata,
 - kjøretøybevegelseskonflikt,
 - kjøring uten gyldig kort,
 - innsetting av kort under kjøring,
 - tidsjusteringsdata,
 - kalibreringsdata, inkludert data for de to siste kalibreringene,
 - kjøretøyets registreringsnummer,
 - hastighet registrert av fartsskriveren.
5. Dataene som utveksles, skal brukes bare for å kontrollere at denne forordning overholdes. De skal ikke sendes til andre enheter enn myndigheter som kontrollerer kjøre- og hviletid samt rettsinstanser innenfor rammen av en igangsatt domstolsbehandling.
6. Dataene kan lagres bare av kontrollmyndighetene så lenge kontrollen ved veien varer og skal slettes senest tre timer etter at de er oversendt, med mindre dataene tyder på mulig manipulering eller misbruk av fartsskriveren. Dersom manipuleringen eller misbruket ikke bekreftes i løpet av den påfølgende kontrollen ved veien, skal de oversendte dataene slettes.
7. Transportforetak som benytter kjøretøyer, skal være ansvarlige for å underrette førerne om muligheten for fjernkommunikasjon for tidlig å påvise mulig manipulering eller misbruk av fartsskrivere.
8. Fjernkommunikasjon med sikte på tidlig påvisning av den typen som er beskrevet i denne artikkel, skal ikke under noen omstendigheter føre til automatiske bøter eller sanksjoner for føreren eller transportforetaket. Vedkommende kontrollmyndighet kan på grunnlag av de oversendte dataene beslutte å foreta en kontroll av kjøretøyet og fartsskriveren. Resultatet av fjernkommunikasjonen skal ikke hindre kontrollmyndighetene i å foreta stikkprøvekontroller ved veien på grunnlag av risikoklassifiseringssystemet som innføres ved artikkel 9 i direktiv 2006/22/EF.

Artikkel 10

Grensesnitt med intelligente transportsystemer

Fartsskriverne i kjøretøyer som registreres for første gang 36 måneder etter at de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 har trådt i kraft, kan utstyres med standardiserte grensesnitt slik at dataene som registreres eller framgår av fartsskriveren, kan brukes i driftsinnstilling av en ekstern enhet, forutsatt at følgende vilkår er oppfylt:

- a) grensesnittet påvirker ikke ektheten og integriteten av fartsskriverens data,
- b) grensesnittet er i samsvar med de detaljerte bestemmelsene i artikkel 11,
- c) den eksterne enheten som er knyttet til grensesnittet, får tilgang til personopplysninger, herunder data om geografisk posisjon, først etter kontrollerbart samtykke fra føreren som opplysningene gjelder.

Artikkel 11

Detaljerte bestemmelser om intelligente fartsskrivere

For å sikre at intelligente fartsskrivere er i samsvar med prinsippene og kravene i denne forordning skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta detaljerte bestemmelser som er nødvendige for en ensartet anvendelse av artikkel 8, 9 og 10, unntatt bestemmelser som fastsetter registrering av ytterligere data i fartsskriveren. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

De detaljerte bestemmelsene nevnt i første ledd skal:

- a) når det gjelder funksjonene i den intelligente fartsskriveren som nevnt i dette kapittel, omfatte de nødvendige kravene som garanterer sikkerhet, nøyaktighet og pålitelighet for dataene som fartsskriveren får fra tjenesten for posisjonsbestemmelse ved hjelp av satellitt og fjernkommunikasjonsteknologien som er nevnt i artikkel 8 og 9,
- b) angi de ulike vilkårene og kravene til tjenesten for posisjonsbestemmelse ved hjelp av satellitt og fjernkommunikasjonsteknologien som er nevnt i artikkel 8 og 9, som enten skal ligge utenfor eller være innebygd i fartsskriveren, og når de ligger utenfor, angi vilkårene for bruken av signalet for posisjonsbestemmelse ved hjelp av satellitt som en annen bevegelsesføler,
- c) angi de nødvendige standardene for grensesnittet som er nevnt i artikkel 10. Slike standarder kan inneholde en bestemmelse om tildeling av tilgangrett for førere, verksteder og transportforetak og kontrollroller for dataene som fartsskriveren registrerer, som skal baseres på en autentiserings-/tillatelsesordning som er definert for grensesnittet, for eksempel et sertifikat for hvert tilgangsnivå og med forbehold for at dette er teknisk mulig.

KAPITTEL III

TYPEGODKJENNING

Artikkel 12

Søknader

1. Produsenter eller deres representanter skal inngi en søknad om godkjenning av en type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskrive eller fartsskriver til typegodkjenningsmyndighetene som medlemsstatene har utpekt for dette formål.
2. Medlemsstatene skal innen 2. mars 2015 underrette Kommisjonen om navnene og kontaktopplysningene til de utpekte myndighetene som er nevnt i nr. 1, og skal deretter framlegge ajourførte opplysninger når det er nødvendig. Kommisjonen skal offentliggjøre en liste over utpekte typegodkjenningsmyndigheter på sin nettside og skal holde denne listen à jour.
3. En søknad om typegodkjenning skal vedlegges relevante spesifikasjoner, herunder nødvendige opplysninger om forseglinger, og sikkerhets-, funksjons- og samvirkingssertifikater. Sikkerhets sertifikatet skal utstedes av et godkjent sertifiseringsorgan utpekt av Kommisjonen.

Funksjonssertifikater skal utstedes til produsenten av typegodkjenningsmyndigheten.

Samvirkingscertifikatet skal utstedes av ett enkelt laboratorium under Kommissjonens myndighet og ansvar.

4. Når det gjelder fartsskrivere, deres relevante komponenter og fartsskriverkort:

- a) skal sikkerhetscertifikatet bekrefte følgende for kjøretøyenheten, fartsskriverkortene, bevegelsesføleren og tilkoplingen til GNSS-mottakeren når GNSS ikke er innebygd i kjøretøyenhetene:
 - i) at sikkerhetsmålene er oppfylt,
 - ii) at følgende sikkerhetsfunksjoner er oppfylt: identifisering og autentisering, godkjenning, fortrolighet, ansvarlighet, integritet, tilsyn, nøyaktighet og pålitelighet for tjenesten,
- b) skal funksjonssertifikatet bekrefte at elementene som er utprøvd, oppfyller de relevante kravene med hensyn til funksjoner, miljøegenskaper, elektromagnetiske kompatibilitetsegenskaper, oppfyllelse av fysiske krav og samsvar med andre gjeldende standarder,
- c) skal samvirkingscertifikatet bekrefte at elementet som er utprøvd, er fullstendig samvirkende med de nødvendige fartsskriverne eller fartsskriverkortmodellene.

5. Myndigheten som ga typegodkjenning til utstyret, skal underrettes om enhver endring av fartsskriverens programvare eller maskinvare eller av arten av materialer som brukes i produksjonen, før den anvendes. Myndigheten skal bekrefte overfor produsenten at typegodkjenningen er utvidet, eller kan kreve en ajourføring eller bekreftelse av de relevante funksjons-, sikkerhets- og/eller samvirkingscertifikatene.

6. En søknad om enhver type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskive eller fartsskriverkort kan ikke inngis til mer enn én medlemsstat.

7. Kommissjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta detaljerte bestemmelser som er nødvendige for en ensartet anvendelse av denne artikkel. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

Artikkel 13

Tildeling av typegodkjenning

En medlemsstat skal tildele typegodkjenning til enhver type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskive eller fartsskriverkort som oppfyller kravene angitt i artikkel 4 og 11, forutsatt at medlemsstaten er i stand til å kontrollere at produksjonsmodellene er i samsvar med den godkjente typen.

Alle endringer av eller tillegg til en godkjent modell skal gis en ytterligere typegodkjenning av medlemsstaten som tildelte den opprinnelige typegodkjenningen.

Artikkel 14

Typegodkjenningsmerke

Medlemsstatene skal utstede til søkeren et typegodkjenningsmerke som er i samsvar med et forhåndsfastsatt mønster, for hver type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskive eller fartsskriverkort som de godkjenner i henhold til artikkel 13 og vedlegg II. Slike mønstre skal vedtas av Kommissjonen ved gjennomføringsrettsakter i samsvar med framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

Artikkel 15

Godkjenning eller nektelse

Vedkommende myndigheter i medlemsstaten som søknaden om typegodkjenning er inngitt til, skal for hver type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskive eller fartsskriverkort som de godkjenner, innen én måned sende en kopi av typegodkjenningsdokumentet vedlagt kopier av de relevante spesifikasjonene, herunder de som gjelder forseglinger, til myndighetene i de andre medlemsstatene. Dersom vedkommende myndigheter ikke godkjenner søknaden om typegodkjenning, skal de underrette myndighetene i de andre medlemsstatene om at det ikke er gitt godkjenning og skal framlegge begrunnelsen for beslutningen.

Artikkel 16

Utstyrets samsvar med typegodkjenningen

1. Dersom en medlemsstat som har gitt typegodkjenning som fastsatt i artikkel 13, finner at en kjøretøyenhet, en bevegelsesføler, en diagramskive eller et fartsskriverkort som er påført typegodkjenningsmerket som er utstedt av medlemsstaten, ikke er i samsvar med den typen som den har godkjent, skal den treffe nødvendige tiltak for å sikre at produksjonsmodeller er i samsvar med den godkjente typen. Tiltakene som treffes, kan om nødvendig omfatte tilbakekalling av typegodkjenningen.
2. En medlemsstat som har gitt typegodkjenning, skal tilbakekalle denne godkjenningen dersom kjøretøyenheten, bevegelsesføleren, diagramskiven eller fartsskriverkortet som er godkjent, ikke er i samsvar med denne forordning, eller dersom de ved anvendelsen viser seg å ha en generell feil som gjør dem uegnet for det formålet de var beregnet på.
3. Dersom en medlemsstat som har gitt typegodkjenning, underrettes av en annen medlemsstat om ett av tilfellene nevnt i nr. 1 eller 2, skal den etter å ha rådført seg med meldermedlemsstaten treffe tiltakene som er fastsatt i disse numrene, med forbehold for nr. 5.
4. En medlemsstat som fastslår at ett av tilfellene nevnt i nr. 2 forekommer, kan inntil videre forby at berørte kjøretøyenheter, bevegelsesfølere, diagramskiver eller fartsskriverkort bringes i omsetning eller tas i bruk. Det samme gjelder i tilfellene nevnt i nr. 1 for kjøretøyenheter, bevegelsesfølere, diagramskiver eller fartsskriverkort som er unntatt fra EU-førstegangskontroll, dersom produsenten etter behørig varsling ikke bringer utstyret i samsvar med den godkjente modellen eller med kravene i denne forordning.

I alle tilfeller skal vedkommende myndigheter i medlemsstatene innen én måned underrette hverandre og Kommissjonen om tilbakekalling av typegodkjenning eller andre tiltak som er truffet i henhold til nr. 1, 2 eller 3, og skal begrunne tiltakene.

5. Dersom en medlemsstat som har gitt typegodkjenning, bestrider at det forekommer tilfeller som nevnt i nr. 1 eller 2 som medlemsstaten er underrettet om, skal de berørte medlemsstatene forsøke å løse tvisten, og Kommissjonen skal holdes underrettet.

Dersom samtaler mellom medlemsstatene ikke fører til enighet innen fire måneder etter dagen for underretningen nevnt i nr. 3, skal Kommissjonen etter å ha rådspurt sakkyndige fra alle medlemsstater og etter å ha vurdert alle relevante faktorer, for eksempel økonomiske og tekniske faktorer, innen seks måneder etter utløpet av fristen på fire måneder treffe en beslutning som de berørte medlemsstatene skal underrettes om, og som de andre medlemsstatene samtidig skal underrettes om. Kommissjonen skal i hvert enkelt tilfelle fastsette fristen for å gjennomføre beslutningen.

Artikkel 17

Godkjenning av diagramskiver

1. Den som søker om typegodkjenning av en diagramskive, skal i søknadsskjemaet angi hvilken type eller hvilke typer analoge fartsskrivere som den aktuelle diagramskiven er beregnet på å brukes i, og skal levere egnet utstyr til denne typen eller disse typene med sikte på prøving av diagramskiven.
2. Vedkommende myndigheter i hver medlemsstat skal angi i godkjenningsdokumentet for diagramskiven hvilken type eller hvilke typer analoge fartsskrivere som denne diagramskiven kan brukes i.

Artikkel 18

Begrunnelse av beslutninger om nektelse

Alle beslutninger i henhold til denne forordning om å nekte eller tilbakekalle godkjenning av en type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskive eller fartsskriverkort skal inneholde en detaljert begrunnelse. Slike beslutninger skal meddeles den berørte part, som samtidig skal underrettes om den klageadgangen som foreligger i henhold til lovgivningen i den relevante medlemsstaten, og om fristen for slik klage.

Artikkel 19

Anerkjennelse av typegodkjente fartsskrivere

Medlemsstatene skal ikke nekte å registrere kjøretøyer som er utstyrt med fartsskriver, eller forby at slike kjøretøyer tas i bruk eller anvendes med den begrunnelse at kjøretøyet har dette utstyret, dersom utstyret er påført typegodkjenningsmerket nevnt i artikkel 14

og installasjonsplaten nevnt i artikkel 22 nr. 4.

Artikkel 20

Sikkerhet

1. Produsentene skal utforme, prøve og vurdere kjøretøyenheter, bevegelsesfølere, diagramskiver og fartsskriverkort som settes i produksjon, for å påvise sårbarhet som oppstår i alle faser av produktets livssyklus, og skal hindre eller redusere muligheter for utnyttning. Prøvingens hyppighet skal fastsettes av medlemsstaten som har utstedt godkjenningsskjemaet, innen en frist på høyst to år.
2. For dette formål skal produsentene framlegge den dokumentasjonen som er nødvendig for en sårbarhetsanalyse, for sertifiseringsorganet nevnt i artikkel 12 nr. 3.
3. Ved anvendelsen av nr. 1 skal sertifiseringsorganet nevnt i artikkel 12 nr. 3 utføre prøving av kjøretøyenheter, bevegelsesfølere, diagramskiver og fartsskriverkort for å bekrefte at kjent sårbarhet ikke kan utnyttes av enkeltpersoner som har offentlig tilgjengelig kunnskap.
4. Dersom det under prøvingen nevnt i nr. 1 påvises sårbarhet i systemelementer (kjøretøyenheter, bevegelsesfølere og fartsskriverkort), skal disse elementene ikke bringes i omsetning. Dersom sårbarheten påvises under prøvingen nevnt i nr. 3 for elementer som allerede er brakt i omsetning, skal produsenten eller sertifiseringsorganet underrette vedkommende myndigheter i medlemsstaten som har gitt typegodkjenningen. Disse vedkommende myndigheter skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at problemet blir løst, særlig av produsenten, og skal umiddelbart underrette Kommisjonen om sårbarheten som er påvist, og om tiltakene som er planlagt eller truffet, herunder om nødvendig, tilbakekalling av typegodkjenning i samsvar med artikkel 16 nr. 2.

Artikkel 21

Prøving i felt

1. Medlemsstatene kan tillate prøving i felt av fartsskrivere som ennå ikke er typegodkjent. Medlemsstatene skal godkjenne gjensidig slike tillatelser til prøving i felt.
2. Førere og transportforetak som deltar i en prøving i felt, skal oppfylle kravene i forordning (EF) nr. 561/2006. Førerne skal dokumentere at disse kravene er oppfylt ved å følge framgangsmåten angitt i artikkel 35 nr. 2 i denne forordning.
3. Kommisjonen kan vedta gjennomføringsrettsakter for å fastsette framgangsmåtene som skal følges ved gjennomføring av prøving i felt og skjemaene som skal brukes til å overvåke denne prøvingen i felt. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

KAPITTEL IV

INSTALLERING OG KONTROLL

Artikkel 22

Installering og reparasjoner

1. Fartsskrivere kan installeres eller repareres bare av installatører, verksteder eller kjøretøyprodusenter som er godkjent av vedkommende myndigheter i medlemsstatene for dette formål i samsvar med artikkel 24.
2. Godkjente installatører, verksteder eller kjøretøyprodusenter skal i samsvar med spesifikasjonene i typegodkjenningsskjemaet som er nevnt i artikkel 15, forsegle fartsskriveren etter å ha kontrollert at den fungerer på riktig måte og særlig på en måte som sikrer at ingen manipulasjonsinnretning kan manipulere eller endre de registrerte dataene.
3. De godkjente installatørene, verkstedene eller kjøretøyprodusentene skal påføre forseglingsmerket et spesielt merke og dessuten når det gjelder digitale fartsskrivere, legge inn elektroniske sikkerhetsdata for gjennomføring av autentisering. Vedkommende myndigheter i hver medlemsstat skal sende Kommisjonen et register over merkene og de elektroniske sikkerhetsdataene som brukes, samt nødvendige opplysninger om de elektroniske sikkerhetsdataene som brukes. Kommisjonen skal gi medlemsstatene tilgang til disse opplysningene på anmodning.
4. Med sikte på å bekrefte at fartsskriveren ble installert i samsvar med kravene i denne forordning, skal en installasjonsplate monteres slik at den er godt synlig og lett tilgjengelig.

5. Fartsskriverkomponenter skal forsegles som angitt i typegodkjenningsdokumentet. Alle koplinger til fartsskriveren som kan være sårbare for manipulering, herunder koplingen mellom bevegelsesføleren og girkassen, samt installasjonsplaten dersom det er relevant, skal forsegles.

En forsegling skal fjernes eller brytes bare:

- av installatører eller verksteder som er godkjent av vedkommende myndigheter i henhold til artikkel 24 for reparasjon, vedlikehold eller kalibrering av fartsskriveren, eller av kontrollører med tilstrekkelig opplæring, og der det kreves, er godkjent for kontrollformål,
- for å foreta reparasjoner eller endringer av kjøretøyet som påvirker forseglingen. I slike tilfeller skal det i kjøretøyet oppbevares en skriftlig erklæring som angir datoen og tidspunktet da forseglingen ble brutt, og begrunnelsen for at forseglingen ble fjernet. Kommisjonen skal utarbeide et standardskjema for den skriftlige erklæringen ved gjennomføringsrettsakter.

I alle tilfeller skal forseglingene erstattes av en godkjent installatør eller et godkjent verksted uten unødig opphold og innen sju dager etter at de ble fjernet.

Før forseglingene erstattes skal et godkjent verksted foreta kontroll og kalibrering av fartsskriveren.

Artikkel 23

Kontroll av fartsskrivere

1. Fartsskrivere skal kontrolleres regelmessig av godkjente verksteder. Regelmessig kontroll skal foretas minst hvert annet år.
2. Ved kontrollen som er nevnt i nr. 1, skal minst følgende kontrolleres:
 - at fartsskriveren er riktig installert og passer til kjøretøyet,
 - at fartsskriveren fungerer på riktig måte,
 - at fartsskriveren er påført typegodkjenningsmerke,
 - at det er montert en installasjonsplate,
 - at alle forseglinger er uskadet og virker som de skal,
 - at ingen manipulasjonsinnretninger er koplet til fartsskriveren, eller at det ikke er spor av at slike innretninger brukes,
 - dekkstørrelsen og dekkenes rulleomkrets.
3. Verksteder skal utarbeide en kontrollrapport i tilfeller der uregelmessigheter i fartsskriverens funksjon måtte utbedres, enten som følge av periodisk kontroll eller kontroll som ble foretatt på særlig anmodning fra vedkommende nasjonale myndighet. De skal føre en liste over alle kontrollrapporter som utarbeides.
4. Kontrollrapporter skal oppbevares i minst to år fra tidspunktet da rapporten ble utarbeidet. Medlemsstatene skal bestemme om kontrollrapportene skal beholdes eller sendes til vedkommende myndighet i dette tidsrommet. I tilfeller der kontrollrapportene oppbevares av verkstedet, skal verkstedet på anmodning fra vedkommende myndighet stille til rådighet rapportene om kontroll og kalibrering som er foretatt i dette tidsrommet.

Artikkel 24

Godkjenning av installatører, verksteder og kjøretøyprodusenter

1. Medlemsstatene skal godkjenne, kontrollere regelmessig og sertifisere installatørene, verkstedene og kjøretøyprodusentene som kan utføre installasjoner, kontroller, inspeksjoner og reparasjoner av fartsskrivere.

2. Medlemsstatene skal sørge for at installatørene, verkstedene og kjøretøyprodusentene er kvalifisert og pålitelige. For dette formål skal de fastsette og offentliggjøre tydelige nasjonale framgangsmåter og skal sikre at følgende minstekrav er oppfylt:
 - a) personalet har tilstrekkelig opplæring,
 - b) utstyret som er nødvendig for å utføre relevante prøvinger og oppgaver er tilgjengelig,
 - c) installatørene, verkstedene og kjøretøyprodusentene har god vandel.
3. Tilsyn av godkjente installatører eller verksteder skal foretas på følgende måte:
 - a) minst hvert annet år skal det føres tilsyn med framgangsmåtene som godkjente installatører eller verksteder anvender når de håndterer fartsskrivere. Tilsynet skal fokusere særlig på sikkerhetstiltak som er truffet, og håndtering av verkstedkort. Medlemsstatene kan utføre dette tilsynet uten å gjennomføre et besøk på stedet,
 - b) det skal også foretas uanmeldt teknisk tilsyn av godkjente installatører eller verksteder for å kontrollere kalibreringer, kontroller og installasjoner som er utført. Dette tilsynet skal hvert år omfatte minst 10 % av de godkjente installatørene og verkstedene.
4. Medlemsstatene og deres vedkommende myndigheter skal treffe egnede tiltak for å hindre interessekonflikter mellom installatører eller verksteder og transportforetak. Særlig skal det dersom det er alvorlig risiko for interessekonflikt, treffes ytterligere særlige tiltak for å sikre at installatøren eller verkstedet er i samsvar med denne forordning.
5. Vedkommende myndigheter i medlemsstaten skal hvert år oversende Kommisjonen listene, om mulig i elektronisk form, over godkjente installatører og verksteder samt kortene som er utstedt til dem. Kommisjonen skal offentliggjøre disse listene på nettstedet sitt.
6. Vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal tilbakekalle godkjenninger, enten midlertidig eller endelig, fra installatører, verksteder og kjøretøyprodusenter som ikke oppfyller forpliktelsene sine i henhold til denne forordning.

Artikkel 25

Verkstedkort

1. Gyldighetstiden for verkstedkort skal være høyst ett år. Når verkstedkortet fornyes, skal vedkommende myndighet sikre at kravene oppført i artikkel 24 nr. 2 er oppfylt av installatøren, verkstedet eller kjøretøyprodusenten.
2. Vedkommende myndighet skal fornye et verkstedkort innen 15 virkedager etter at den har mottatt en gyldig søknad om fornyelse og all nødvendig dokumentasjon. Dersom et verkstedkort er skadet, ikke virker, er mistet eller stjålet, skal vedkommende myndighet utstede et erstatningskort innen fem virkedager etter at den har mottatt en detaljert søknad om dette. Vedkommende myndigheter skal føre et register over mistede, stjålne eller defekte kort.
3. Dersom en medlemsstat tilbakekaller godkjenningen av en installatør, et verksted eller en kjøretøyprodusent som fastsatt i artikkel 24, skal den også tilbakekalle verkstedkortene som er utstedt til disse.
4. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å hindre at verkstedkort som utstedes til godkjente installatører, verksteder og kjøretøyprodusenter, blir forfalsket.

KAPITTEL V

SJÅFØRKORT

Artikkel 26

Utstedelse av sjåførkort

1. Sjåførkort skal etter søknad fra føreren utstedes av vedkommende myndighet i medlemsstaten der føreren har vanlig bosted. De skal utstedes innen én måned etter at vedkommende myndighet har mottatt søknaden og all nødvendig dokumentasjon.

2. I denne artikkel menes med «vanlig bosted» stedet der en person vanligvis bor, det vil si i minst 185 dager hvert kalenderår, på grunn av personlig eller yrkesmessig tilknytning eller, dersom det er snakk om en person uten yrkesmessig tilknytning, på grunn av personlig tilknytning som viser nære forbindelser mellom denne personen og stedet der vedkommende bor.

Dersom en person har personlig tilknytning til et annet sted enn den yrkesmessige tilknytningen, og derfor vekselvis må oppholde seg på ulike steder i to eller flere medlemsstater, skal vedkommendes vanlige bosted likevel anses å være på det stedet han/hun har personlig tilknytning til, forutsatt at personen regelmessig vender tilbake til dette stedet. Sistnevnte vilkår trenger ikke å være oppfylt dersom personen oppholder seg i en annen medlemsstat for å utføre en tidsbegrenset oppgave.

3. Førere skal framlegge bevis for sitt vanlige bosted på en egnet måte, for eksempel ved hjelp av identitetskort eller annet gyldig dokument. Dersom vedkommende myndigheter i medlemsstaten som utsteder sjåførkortet, er i tvil om opplysningene om vanlig bosted er gyldige, eller dersom det er behov for visse særskilte kontroller, kan de be om ytterligere opplysninger eller dokumentasjon.

4. I behørig begrunnede unntakstilfeller kan medlemsstatene utstede et midlertidig sjåførkort som ikke kan fornyes, og som er gyldig i et tidsrom på høyst 185 dager, til en fører som ikke har sitt vanlige bosted i en medlemsstat eller en stat som er en avtalepart i AETR-avtalen, forutsatt at denne føreren har et arbeidsrettslig forhold til et foretak som er etablert i den utstedende medlemsstaten, og i den grad europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009⁽¹⁾ får anvendelse, framlegger en førerattest i henhold til nevnte forordning.

Kommisjonen skal på grunnlag av data som medlemsstatene har framlagt, overvåke anvendelsen av dette nummer nøye. Den skal hvert annet år avlegge rapport om resultatene til Europaparlamentet og Rådet og skal særlig undersøke om midlertidige sjåførkort har negativ innvirkning på arbeidsmarkedet, og om midlertidige kort normalt utstedes til navngitte førere i flere enn ett tilfelle. Kommisjonen kan framlegge et egnet forslag til regelverk for å revidere dette nummer.

5. Vedkommende myndigheter i den utstedende medlemsstaten skal treffe egnede tiltak for å sikre at en søker ikke allerede har et gyldig sjåførkort, og skal gjøre sjåførkortet personlig og sikre at dataene er synlige og sikre.

6. Sjåførkortet skal ikke være gyldig i mer enn fem år.

7. Et gyldig sjåførkort skal ikke tilbakekalles eller midlertidig oppheves med mindre vedkommende myndigheter i en medlemsstat fastslår at kortet er forfalsket, at føreren bruker et kort som han ikke er innehaver av, eller at kortet er utstedt på grunnlag av uriktige opplysninger og/eller forfalskede dokumenter. Dersom en annen medlemsstat enn den utstedende medlemsstaten tilbakekaller eller midlertidig opphever kortet, skal vedkommende medlemsstat snarest mulig sende kortet tilbake til myndighetene i den utstedende medlemsstaten, og begrunne tilbakekallingen eller den midlertidige opphevingen. Dersom det forventes å ta mer enn to uker å sende tilbake kortet, skal medlemsstaten som tilbakekaller eller midlertidig opphever kortet, i løpet av disse to ukene underrette den utstedende medlemsstaten om begrunnelsen for tilbakekallingen eller den midlertidige opphevingen.

8. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å hindre at sjåførkort blir forfalsket.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for godstransport på vei (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 72).

9. Denne artikkel skal ikke være til hinder for at en medlemsstat kan utstede et sjåførkort til en fører som har sitt vanlige bosted i en del av en medlemsstats territorium der traktaten om Den europeiske union og traktaten om Den europeiske unions virkemåte ikke får anvendelse, forutsatt at de relevante bestemmelsene i denne forordning kommer til anvendelse i slike tilfeller.

Artikkel 27

Bruk av sjåførkort

1. Sjåførkortet er personlig.
2. En fører kan ikke ha mer enn ett gyldig sjåførkort og kan bare bruke sitt eget personlige sjåførkort. En fører skal ikke bruke et sjåførkort som er defekt eller utløpt.

Artikkel 28

Fornyelse av sjåførkort

1. Når en fører ønsker å fornye sjåførkortet, skal vedkommende sende en søknad om dette til vedkommende myndigheter i medlemsstaten der føreren har sitt vanlige bosted, senest 15 virkedager før kortets utløpsdato.
2. Dersom et sjåførkort skal fornyes og medlemsstaten der føreren har sitt vanlige bosted er en annen enn medlemsstaten som utstedte det gjeldende kortet, og dersom myndighetene i førstnevnte medlemsstat blir bedt om å fornye sjåførkortet, skal de underrette myndighetene som utstedte det opprinnelige kortet, om begrunnelsen for fornyelsen.
3. Dersom det søkes om fornyelse av et kort som utløper innen kort tid, skal vedkommende myndighet utstede et nytt kort før utløpsdatoen, forutsatt at søknaden ble sendt innen fristen som er fastsatt i nr. 1.

Artikkel 29

Stjålne, mistede eller defekte sjåførkort

1. De utstedende myndigheter skal føre et register over utstedte, stjålne, mistede eller defekte sjåførkort i et tidsrom som minst tilsvarer gyldighetstiden.
2. Dersom et sjåførkort er skadet eller ikke virker, skal føreren sende det tilbake til vedkommende myndighet i medlemsstaten der vedkommende har sitt vanlige bosted. Tyveri av sjåførkort skal formelt meldes til vedkommende myndigheter i staten der kortet ble stjålet
3. Tap av sjåførkort skal formelt meldes til vedkommende myndigheter i den utstedende medlemsstaten og til vedkommende myndigheter i medlemsstaten der føreren har sitt vanlige bosted, dersom dette er en annen medlemsstat.
4. Dersom sjåførkortet er skadet, ikke virker, er mistet eller stjålet, skal føreren innen sju kalenderdager sende søknad om erstatning av kortet til vedkommende myndigheter i medlemsstaten der vedkommende har sitt vanlige bosted. Disse myndighetene skal utstede et erstatningskort innen åtte virkedager etter at de har mottatt en detaljert søknad om dette.
5. Under omstendighetene som er angitt i nr. 4, kan føreren fortsette å kjøre uten sjåførkort i høyst 15 kalenderdager eller i et lengre tidsrom dersom det er nødvendig for at kjøretøyet kan kjøres tilbake til stedet der det har base, forutsatt at føreren kan bevise at det er umulig å vise eller bruke kortet i dette tidsrommet.

Artikkel 30

Gjensidig godkjenning og utskifting av sjåførkort

1. Sjåførkort utstedt av medlemsstatene skal godkjennes gjensidig.
2. Dersom innehaveren av et gyldig sjåførkort som er utstedt av en medlemsstat, har fått vanlig bosted i en annen medlemsstat,

kan vedkommende søke om å få sjåførkortet byttet inn i et likeverdig sjåførkort. Medlemsstaten som foretar utskiftingen, skal ha ansvar for å kontrollere om det framlagte kortet fremdeles er gyldig.

3. Medlemsstater som foretar en utskifting, skal sende det gamle kortet tilbake til myndighetene i den utstedende medlemsstaten og begrunne utskiftingen.
4. Dersom en medlemsstat erstatter eller skifter ut et sjåførkort, skal erstatningen eller utskiftingen og eventuelle etterfølgende erstatninger eller utskiftninger registreres i denne medlemsstaten.

Artikkel 31

Elektronisk utveksling av opplysninger om sjåførkort

1. For å sikre at en søker ikke allerede har et gyldig sjåførkort som nevnt i artikkel 26, skal medlemsstatene ha et nasjonalt elektronisk register med følgende opplysninger om sjåførkort, herunder sjåførkortene nevnt i artikkel 26 nr. 4, i et tidsrom som minst tilsvarer disse kortenes gyldighetstid:

- førerens etternavn og fornavn,
- førerens fødselsdato og fødested dersom det er tilgjengelig,
- gyldig førerkortnummer og førerkortets utstedelsesstat (dersom det er relevant),
- sjåførkortets status,
- sjåførkortnummer.

2. Kommisjonen og medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de elektroniske registrene er sammenkoplet og tilgjengelige i hele Unionen, ved hjelp av meldingssystemet TACHOnet som er nevnt i rekommandasjon 2010/19/EU, eller et kompatibelt system. Dersom et kompatibelt system anvendes, skal utvekslingen av elektroniske data med alle andre medlemsstater være mulig gjennom meldingssystemet TACHOnet.

3. Når et sjåførkort utstedes, erstattes og eventuelt fornyes, skal medlemsstatene ved hjelp av elektronisk datautveksling kontrollere at føreren ikke allerede har et gyldig sjåførkort. Dataene som utveksles, skal begrenses til data som er nødvendige for denne kontrollens formål.

4. Kontrollørene kan ha tilgang til det elektroniske registeret for å kontrollere et sjåførkorts status.

5. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter for å fastsette felles framgangsmåter og spesifikasjoner som er nødvendige for sammenkoplingen nevnt i nr. 2, herunder formatet på dataene som utveksles, de tekniske framgangsmåtene for elektroniske oppslag i de nasjonale elektroniske registrene, framgangsmåter for tilgang, og sikkerhetsordninger. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

KAPITTEL VI

BRUK AV UTSTYR

Artikkel 32

Riktig bruk av fartsskrivere

1. Transportforetak og førere skal sørge for at digitale fartsskrivere og sjåførkort virker på riktig måte og brukes riktig. Transportforetak og førere som bruker analoge fartsskrivere, skal sørge for at de virker på riktig måte, og at diagramskrivene brukes riktig.
2. Digitale fartsskrivere skal ikke innstilles slik at de automatisk skifter til en bestemt aktivitetskategori når kjøretøyets motor eller

tenning er slått av, med mindre føreren fortsatt manuelt kan velge riktig aktivitetskategori.

3. Det skal være forbudt å forfalske, skjule, utelate eller ødelegge data som er registrert på diagramskiven eller lagret i fartsskriveren eller på sjåførkortet, eller utskrifter fra fartsskriveren. Det er også forbudt å manipulere fartsskriveren, diagramskiven eller sjåførkortet slik at data og/eller utskrifter forfalskes, utelates eller ødelegges. Det skal ikke finnes innretninger i kjøretøyet som kan brukes for dette formål.
4. Kjøretøyer skal ikke være utstyrt med mer enn én fartsskriver, unntatt ved prøving i felt som nevnt i artikkel 21.
5. Medlemsstatene skal forby produksjon, distribusjon, annonsering og/eller salg av innretninger som er konstruert for og/eller beregnet på manipulering av fartsskrivere.

Artikkel 33

Transportforetakenes ansvar

1. Transportforetakene skal være ansvarlige for å sikre at førerne har fått tilstrekkelig opplæring og anvisninger når det gjelder riktig funksjon for fartsskrivere, uansett om de er digitale eller analoge, skal foreta regelmessig kontroll for å sikre at førerne bruker fartsskriverne på riktig måte og skal ikke treffe direkte eller indirekte tiltak som kan oppmuntre førerne til misbruk av fartsskriverne.

Transportforetakene skal utlevere et tilstrekkelig antall diagramskiver til førerne av kjøretøyer med analoge fartsskrivere, idet det tas hensyn til diagramskivenes personlige art, tjenestetidens varighet samt eventuelle behov for å erstatte diagramskiver som er ødelagt eller er inndratt av en godkjent kontrollør. Transportforetak skal utlevere til førerne bare diagramskiver av en godkjent modell som er egnet for bruk i utstyret som er installert i kjøretøyet.

Dersom et kjøretøy er utstyrt med en digital fartsskriver, skal transportforetaket og føreren, idet det tas hensyn til tjenestetiden, sikre at det kan tas riktig utskrift av data fra fartsskriveren på anmodning fra en kontrollør ved en eventuell kontroll.

2. Transportforetakene skal oppbevare diagramskivene og utskriftene, dersom disse er tatt for å etterkomme kravene i artikkel 35, i kronologisk orden og i lesbar form i minst ett år etter at de er brukt, og gi kopier til berørte førere som ber om det. Transportforetakene skal også gi en kopi av opplysningene som er overført fra sjåførkortet, sammen med en papirutskrift, til berørte førere som ber om det. Diagramskivene, utskriftene og de overførte opplysningene skal forevises eller utleveres til godkjente kontrollører på anmodning.
3. Transportforetakene skal være ansvarlige for overtredelser av denne forordning som er begått av foretakenes førere eller av førere som står til rådighet for foretakene. Medlemsstatene kan imidlertid gjøre dette ansvaret avhengig av foretakets overtredelser av nr. 1 første ledd i denne artikkel og artikkel 10 nr. 1 og 2 i forordning (EF) nr. 561/2006.

Artikkel 34

Bruk av sjåførkort og diagramskiver

1. Førerne skal bruke diagramskiver eller sjåførkort hver dag de kjører, fra det tidspunktet de overtar kjøretøyet. Diagramskiven eller sjåførkortet skal ikke tas ut før den daglige arbeidstiden er avsluttet, med mindre det er tillatt å ta det ut på et annet tidspunkt. Ingen diagramskiver eller sjåførkort kan brukes i lengre tid enn det som var hensikten.
2. Føreren skal beskytte diagramskiver eller sjåførkort tilstrekkelig og skal ikke bruke skitne eller skadede diagramskiver eller sjåførkort.
3. Når en fører ikke oppholder seg i kjøretøyet og derfor ikke kan bruke fartsskriveren som er installert i kjøretøyet, skal periodene nevnt i nr. 5 bokstav b) ii), iii) og iv):
 - a) dersom kjøretøyet er utstyrt med en analog fartsskriver, påføres diagramskiven for hånd, ved hjelp av automatisk registrering eller på annen måte, i lesbar form og uten at diagramskiven tilsmusses, eller
 - b) dersom kjøretøyet er utstyrt med en digital fartsskriver, registreres i sjåførkortet ved bruk av den manuelle registreringsfunksjonen som fartsskriveren er utstyrt med.

Medlemsstatene skal ikke pålegge førerne et krav om å framlegge skjemaer som bekrefter aktivitetene deres når de ikke oppholder seg i kjøretøyet.

4. Dersom et kjøretøy som er utstyrt med en digital fartsskriver, har mer enn én fører, skal hver fører påse at førerens sjåførkort er riktig satt på plass i fartsskriveren.


Dersom et kjøretøy som er utstyrt med en analog fartsskriver, har mer enn én fører, skal førerne endre diagramskivene etter behov, slik at de relevante opplysningene registreres på diagramskiven til føreren som faktisk kjører.


5. Førerne skal:

a) sikre at tiden som registreres i diagramskiven, tilsvarer den offisielle tiden i staten der kjøretøyet er registrert,

b) bruke bryterinnretningen slik at følgende tidsrom registreres separat og tydelig:

i) under tegnet  : kjøretid,

ii) under tegnet  : «annet arbeid»: alle aktiviteter unntatt kjøring som definert i artikkel 3 bokstav a) i direktiv 2002/15/EF, samt alt arbeid for den samme eller en annen arbeidsgiver innenfor eller utenfor transportsektoren,

iii) under tegnet  : «perioder da arbeidstakeren står til rådighet», som definert i artikkel 3 bokstav b) i direktiv 2002/15/EF,

iv) under tegnet  : pauser eller hvile.

6. Hver fører av et kjøretøy som er utstyrt med en analog fartsskriver, skal oppgi følgende opplysninger på diagramskiven sin:

a) etternavn og fornavn når diagramskiven tas i bruk,

b) dato og sted når diagramskiven tas i bruk, og data og sted når bruken av diagramskiven avsluttes,

c) registreringsnummer for hvert kjøretøy som føreren har ansvar for, både ved begynnelsen av den første turen som er registrert på diagramskiven, og deretter ved et eventuelt skifte av kjøretøy, ved bruk av diagramskiven,

d) avlesing av kilometerstand:

i) ved begynnelsen av den første turen som er registrert på diagramskiven,

ii) ved avslutningen av den siste turen som er registrert på diagramskiven,

iii) dersom føreren skifter kjøretøy i løpet av en arbeidsdag, avlesing på det første kjøretøyet som føreren fikk ansvar for, og avlesing på det neste kjøretøyet,

e) tidspunktet for et eventuelt skifte av kjøretøy.

7. Føreren skal i den digitale fartsskriveren angi nasjonalitetsmerket for statene der den daglige arbeidstiden ble påbegynt og avsluttet. En medlemsstat kan imidlertid kreve at førere av kjøretøyer som utfører transport innenfor dens territorium, skal tilføye mer detaljerte geografiske spesifikasjoner til nasjonalitetsmerket, forutsatt at medlemsstatene underretter Kommissjonen om disse detaljerte geografiske spesifikasjonene innen 1. april 1998.

Det skal ikke være nødvendig for førere å oppgi opplysningene nevnt i første ledd første punktum dersom fartsskriveren automatisk registrerer stedsbestemmelsesdata i samsvar med artikkel 8.

Artikkel 35

Skadede sjåførkort og diagramskiver

1. Dersom en diagramskive med registreringer eller et sjåførkort blir skadet, skal førerne oppbevare den skadede diagramskiven eller det skadede sjåførkortet sammen med reservediagramskiven som brukes som erstatning.
2. Dersom et sjåførkort er skadet, ikke virker, eller er mistet eller stjålet, skal føreren:
 - a) når turen påbegynnes, skrive ut opplysningene om det kjøretøyet føreren kjører, og på utskriften notere:
 - i) opplysninger som gjør det mulig å identifisere føreren (navn, sjåførkort- eller førerkortnummer), samt egen underskrift,
 - ii) periodene nevnt i artikkel 34 nr. 5 bokstav b) ii), iii) og iv),
 - b) når turen avsluttes, skrive ut opplysninger om de periodene som er registrert av fartsskriveren, registrere samtlige perioder da føreren har utført annet arbeid, stått til rådighet eller tatt ut hvile siden utskriften ble gjort ved turens begynnelse, dersom periodene ikke ble registrert av fartsskriveren, og notere på utskriften opplysninger som gjør det mulig å identifisere føreren (navn, sjåførkort- eller førerkortnummer), samt egen underskrift.

Artikkel 36

Opplysninger som føreren skal medbringe

1. Føreren av et kjøretøy som er utstyrt med en analog fartsskriver, skal kunne forevise følgende når en godkjent kontrollør ber om det:
 - i) diagramskivene for inneværende dag og de som føreren har brukt i de foregående 28 dagene,
 - ii) sjåførkortet, dersom føreren har et slikt kort, og
 - iii) alle manuelle registreringer og utskrifter gjort i løpet av inneværende dag og i de foregående 28 dagene, som fastsatt i denne forordning og i forordning (EF) nr. 561/2006.
2. Føreren av et kjøretøy som er utstyrt med en digital fartsskriver, skal kunne forevise følgende når en godkjent kontrollør ber om det:
 - i) sjåførkortet,
 - ii) alle manuelle registreringer og utskrifter gjort i løpet av inneværende dag og i de foregående 28 dagene, som fastsatt i denne forordning og i forordning (EF) nr. 561/2006,
 - iii) diagramskivene for perioden nevnt i ii), dersom føreren i denne perioden kjørte et kjøretøy utstyrt med en analog fartsskriver.
3. En godkjent kontrollør kan kontrollere om forordning (EF) nr. 561/2006 er overholdt ved å analysere diagramskivene, de viste, utskrevne eller overførte opplysningene registrert av fartsskriveren eller sjåførkortet, eller, dersom dette ikke er mulig, ved å analysere andre underlagsdokumenter som begrunner manglende overholdelse av en bestemmelse, for eksempel artikkel 29 nr. 2 og

artikkel 37 nr. 2 i denne forordning.

Artikkel 37

Framgangsmåter ved funksjonssvikt i utstyret

1. Ved driftsstans eller funksjonsfeil i en fartsskriver skal transportforetaket få den reparert av en godkjent installatør eller et godkjent verksted så snart omstendighetene tillater det.

Dersom kjøretøyet ikke kan komme tilbake til transportforetakets område innen en uke fra dagen da driftsstansen inntraff eller funksjonsfeilen ble oppdaget, skal reparasjonen foretas underveis.

Tiltak som medlemsstatene har truffet i henhold til artikkel 41, skal gi vedkommende myndigheter fullmakt til å forby bruk av kjøretøyet dersom driftsstansen eller funksjonsfeilen ikke er utbedret som fastsatt i første og annet ledd i dette nummer, såfremt dette er i samsvar med den berørte medlemsstatens nasjonale lovgivning.

2. Mens fartsskriveren ikke er i funksjon eller ikke fungerer på riktig måte, skal føreren notere opplysninger som gjør det mulig å identifisere føreren (navn, sjåførkort- eller førerkortnummer), herunder en underskrift, samt opplysninger om de ulike periodene som fartsskriveren ikke lenger registrerer eller skriver ut på riktig måte:

- a) på diagramskiven eller diagramskivene, eller
- b) på et midlertidig ark som skal vedlegges diagramskiven eller oppbevares sammen med sjåførkortet.

KAPITTEL VII

HÅNDHEVING OG SANKSJONER

Artikkel 38

Kontrollører

1. For effektivt å overvåke at denne forordning overholdes skal tilstrekkelig utstyr og egnet rettslig myndighet stilles til rådighet for godkjente kontrollører slik at de kan utføre sine oppgaver i samsvar med denne forordning. Utstyret skal særlig omfatte:

- a) kontrollkort som gir tilgang til data som er registrert i fartsskriveren og på fartsskrivervkort, og eventuelt på verkstedkort,
- b) verktøy som er nødvendige for å overføre datafiler fra kjøretøyenheter og fartsskrivervkort, og for å kunne analysere disse datafilene og utskriftene fra digitale fartsskrivere i kombinasjon med diagramskiver eller tabeller fra analoge fartsskrivere.

2. Dersom kontrollørene etter å ha foretatt kontrollen, finner tilstrekkelig bevis for en rimelig mistanke om bedrageri, skal de ha fullmakt til å sende kjøretøyet til et godkjent verksted med sikte på å foreta ytterligere prøving for særlig å kontrollere at fartsskriveren:

- a) fungerer på riktig måte,
- b) registrerer og lagrer data på riktig måte, og at kalibreringsparametrene er riktige.

3. Kontrollørene skal ha myndighet til å be godkjente verksteder om å foreta prøvingen nevnt i nr. 2 og særlige prøver som er utformet for å påvise at det finnes en manipulasjonsinnretning. Dersom det påvises manipulasjonsinnretninger, kan utstyret, herunder selve innretningen, kjøretøyenheten eller dens komponenter samt sjåførkortet fjernes fra kjøretøyet og kan brukes som bevis i samsvar med nasjonale saksbehandlingsregler for håndtering av slike bevis.

4. Kontrollørene skal, når det er relevant, benytte seg av muligheten til å kontrollere fartsskrivere og sjåførkort som befinner seg på stedet under en kontroll hos et foretak.

Artikkel 39

Opplæring av kontrollører

1. Medlemsstatene skal sørge for at kontrollørene har tilstrekkelig opplæring til å analysere de registrerte dataene og kontrollere

fartsskrivere for å oppnå en effektiv og harmonisert kontroll og håndheving.

2. Medlemsstatene skal innen 2. september 2016 underrette Kommisjonen om opplæringskravene for kontrollørene.
3. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta tiltak som angir innholdet i grunnopplæringen og etter- og videreutdanningen av kontrollører, herunder opplæring som gjelder teknikker for målrettet kontroll og påvisning av manipulasjonsinnretninger og bedrageri. Disse tiltakene skal omfatte retningslinjer som letter gjennomføringen av de relevante bestemmelsene i denne forordning og i forordning (EF) nr. 561/2006. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.
4. Medlemsstatene skal sørge for at opplæringen av kontrollørene har det innholdet som Kommisjonen har angitt.

Artikkel 40

Gjensidig bistand

Medlemsstatene skal bistå hverandre når det gjelder anvendelsen av denne forordning og kontrollen med at den overholdes.

Særlig skal vedkommende myndigheter i medlemsstatene innenfor rammen av denne gjensidige bistanden regelmessig sende til hverandre alle tilgjengelige opplysninger om overtredelser av denne forordning begått av installatører og verksteder, ulike typer manipulasjon og eventuelle sanksjoner som pålegges for disse overtredelsene.

Artikkel 41

Sanksjoner

1. Medlemsstatene skal i samsvar med nasjonale forfatningsordninger fastsette bestemmelser om sanksjoner som får anvendelse på overtredelser av denne forordning, og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de gjennomføres. Disse sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen, virke avskrekkende og ikke medføre forskjellsbehandling, og skal være i samsvar med overtredelseskategoriene som er fastsatt i direktiv 2006/22/EF.
2. Medlemsstatene skal innen 2. mars 2016 underrette Kommisjonen om disse tiltakene og bestemmelsene. De skal underrette Kommisjonen om eventuelle senere endringer av tiltakene.

KAPITTEL VIII

SLUTTBESTEMMELSER

Artikkel 42

Komité

1. Kommisjonen skal bistås av en komité. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

Dersom komiteens uttalelse skal innhentes gjennom en skriftlig framgangsmåte, skal framgangsmåten avsluttes uten resultat når komitélederen innen fristen for å avgi en uttalelse bestemmer dette, eller et simpelt flertall av komitémedlemmene ber om det.

Artikkel 43

Fartsskriverforum

1. Et fartsskriverforum skal opprettes for å fremme dialog om tekniske spørsmål som gjelder fartsskrivere, blant medlemsstatenes

sakkyndige, medlemmer av komiteen nevnt i artikkel 42 og sakkyndige fra tredjestater som bruker fartsskrivere i henhold til AETR-avtalen.

2. Medlemsstatene skal utnevne de sakkyndige som deltar i komiteen nevnt i artikkel 42, til sakkyndige i fartsskriverforumet.
3. Fartsskriverforumet skal være åpent for deltakelse for sakkyndige fra berørte tredjestater som er avtaleparter i AETR-avtalen.
4. Berørte parter, representanter for kjøretøyprodusentene, fartsskriverprodusentene, partene i arbeidslivet og EUs datatilsynsmann skal inviteres til fartsskriverforumet.
5. Fartsskriverforumet fastsetter sin forretningsorden.
6. Fartsskriverforumet skal tre sammen minst én gang i året.

Artikkel 44

Oversending av nasjonale tiltak

Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de lover og forskrifter som de vedtar på det området denne forordning omhandler, senest 30 dager etter at de er vedtatt, første gang innen 2. mars 2015.

Artikkel 45

Endring av forordning (EF) nr. 561/2006

I forordning (EF) nr. 561/2006 gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 3 skal ny bokstav etter bokstav a) lyde:

«aa) kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer med en største tillatte masse som ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes til å transportere materialer, utstyr eller maskiner som føreren bruker under sitt arbeid, og som brukes bare innenfor en radius av 100 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende, forutsatt at kjøring av slike kjøretøyer ikke er førerens hovedbeskjeftigelse.»

- 2) I artikkel 13 nr. 1 gjøres følgende endringer:

a) I bokstav d), f) og p) endres «50 kilometer» eller «50 km» til «100 km».

b) Bokstav d) første ledd skal lyde:

«d) kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer med en største tillatte masse som ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes av ytere av universelle tjenester som definert i artikkel 2 nr. 13 i europaparlaments- og rådsdirektiv 97/67/EF av 15. desember 1997 om felles regler for utviklingen av et indre marked for posttjenester i Fellesskapet og forbedring av tjenestenes kvalitet(*), til å levere sendinger som inngår som en del av den universelle tjenesten.»

(*) EFT L 15 av 21.1.1998, s. 14.

Artikkel 46

Overgangsbestemmelser

I den grad gjennomføringsrettsaktene nevnt i denne forordning ikke er vedtatt, slik at de kan komme til anvendelse på tidspunktet for denne forordnings ikrafttredelse, skal bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 3821/85, herunder i vedlegg 1B, fortsatt få anvendelse i en overgangsperiode fram til ikrafttredelsesdatoen for gjennomføringsrettsaktene nevnt i denne forordning.

Artikkel 47

Oppheving

Forordning (EØF) nr. 3821/85 oppheves. Henvisninger til den opphevede forordningen skal forstås som henvisninger til denne forordning.

Artikkel 48

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 2. mars 2016, med forbehold for overgangstiltakene i artikkel 46. Artikkel 24, 34 og 45 får imidlertid anvendelse fra 2. mars 2015.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 4. februar 2014.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

President

For Rådet

E. VENIZELOS

Formann

VEDLEGG I

KRAV TIL KONSTRUKSJON, PRØVING, INSTALLERING OG KONTROLL AV ANALOGE FARTSSKRIVERE

I. DEFINISJONER

I dette vedlegg menes med

a) «fartsskriver»

utstyr beregnet på installering i veigående kjøretøyer for hel- eller halvautomatisk visning eller registrering av opplysninger om kjøretøyets ferdsel og av bestemte arbeidstider for førerne,

b) «fartsskriverkonstant»

den karakteristiske numeriske verdien som angir det inngangssignalet som kreves for å registrere og vise en tilbakelagt strekning på én km. Denne konstanten skal uttrykkes enten i omdreininger per km ($k = \dots \text{omdr./km}$) eller impulser per km ($k = \dots \text{imp./km}$),

c) «kilometerfaktor»

den karakteristiske numeriske verdien som angir det utgangssignalet som utgår fra den delen av kjøretøyet som forbinder det med fartsskriveren (girkasse eller hjulaksel), mens kjøretøyet tilbakelegger en strekning på én oppmålt kilometer under normale prøvingsforhold (se avsnitt VI nr. 4 i dette vedlegg). Kilometerfaktoren skal uttrykkes enten i omdreininger per km ($w = \dots \text{omdr./km}$) eller i impulser per km ($w = \dots \text{imp./km}$),

d) «dekkenes rulleomkrets»

den gjennomsnittlige strekning hvert av kjøretøyets drivhjul tilbakelegger ved en full omdreining. Målinger av disse strekningene skal gjøres under normale prøvingsforhold (se avsnitt VI nr. 4 i dette vedlegg) og uttrykkes i denne formen: $1 = \dots \text{mm}$.

II. FARTSSKRIVERENS ALLMENNE EGENSKAPER OG FUNKSJONER

Fartsskriveren skal kunne registrere følgende:

1. strekning kjøretøyet har tilbakelagt,
2. kjøretøyets hastighet,
3. kjøretid,
4. annen arbeidstid og tid førerne har stått til rådighet,
5. pausetid og daglig hviletid,
6. åpning av boksen som inneholder diagramskiven,
7. for elektroniske fartsskriverer, det vil si utstyr som bruker elektriske signaler fra avstands- og hastighetsføleren, ethvert avbrudd på mer enn 100 millisekunder i fartsskriverens strømforsyning (unntatt belysning) og i strømforsyningen til avstands- og hastighetsføleren samt ethvert avbrudd i signalforbindingen til avstands- og hastighetsføleren.

I kjøretøyer med to førere skal fartsskriveren være i stand til å registrere opplysninger om periodene nevnt i første ledd nr. 3, 4 og 5 samtidig, men hver for seg og på åtskilte diagramskiver.

III. KRAV TIL FARTSSKRIVERENS KONSTRUKSJON

a) Alminnelige bestemmelser

1. Fartsskriveren skal inneholde følgende:

1.1. Instrumenter som viser:

- tilbakelagt strekning (kilometerteller),
- hastighet (hastighetsmåler),
- tid (klokke).

1.2. Utstyr for registrering:

- av tilbakelagte strekninger,
- av hastighet,
- av tid, en eller flere registreringer, i samsvar med kravene fastsatt i bokstav c) nr. 4,

1.3. En markeringsinnretning som gjør en egen markering på diagramskiven:

- hver gang boksen med diagramskiven blir åpnet,
- for elektroniske fartsskrivere, som definert i avsnitt II første ledd nr. 7, ethvert avbrudd på mer enn 100 millisekunder i fartsskriverens strømforsyning (unntatt belysning), senest når strømforsyningen igjen tilkoples,
- for elektroniske fartsskrivere, som definert i avsnitt II første ledd nr. 7, ethvert avbrudd på mer enn 100 millisekunder i strømforsyningen til avstands- og hastighetsføleren samt ethvert avbrudd i signalforbindelsen til avstands- og hastighetsføleren.

2. Eventuelt ekstrautstyr utover det som er nevnt i nr. 1, skal ikke endre den måten det obligatoriske utstyret virker på eller gjøre det vanskelig å lese registreringene.

Eventuelt ekstrautstyr skal følge med når fartsskriveren leveres inn for godkjenning.

3. Materialer

3.1. Alle deler av fartsskriveren skal bestå av materialer med tilstrekkelig stabilitet og mekanisk styrke samt stabile elektriske og magnetiske egenskaper.

3.2. Endringer av en del av fartsskriveren eller av arten av materialene som brukes ved produksjonen, skal godkjennes før bruk av den myndigheten som har gitt typegodkjenning til fartsskriveren.

4. Måling av tilbakelagt strekning

De tilbakelagte strekningene kan måles og registreres:

- både ved kjøring framover og ved rygging, eller
- bare ved kjøring framover.

Eventuell registrering ved rygging skal under ingen omstendigheter innvirke på klarheten eller nøyaktigheten av andre registreringer.

5. Måling av hastighet

5.1. Det området som hastighetsmåleren dekker, skal være som angitt i typegodkjenningen.

5.2. Hastighetsmålerens egenfrekvens og demping skal være slik at visninger og registrering av hastigheten innenfor måleområdet kan følge endringer i akselerasjonen på inntil 2 m/s^2 , innenfor grensen for tillatte avvik.

6. Måling av tid (klokke)

- 6.1. Klokken innstillingsinnretning skal være anbrakt i en boks som inneholder diagramskiven. Hver gang boksen åpnes skal det automatisk registreres på diagramskiven.
- 6.2. Dersom klokken styrer framdriften av diagramskiven, skal det tidsrommet som klokken viser riktig tid etter at den er helt trukket opp, være minst 10 % lengre enn det tidsrommet som registrering kan pågå etter at det er satt inn det største antall diagramskiver i fartsskriveren.

7. Belysning og beskyttelse

- 7.1. Fartsskriverens optiske instrumenter skal ha tilstrekkelig belysning som ikke blander.
- 7.2. Under normale bruksforhold skal alle innvendige deler av fartsskriveren være beskyttet mot fuktighet og støv. De skal dessuten være beskyttet mot inngrep ved en innfatning som kan forsegles.

b) Optiske instrumenter

1. Måler av tilbakelagt strekning (kilometerteller)

- 1.1. Den minste målenheten for tilbakelagt strekning som vises på måleren, skal være 0,1 km. Tall som viser hektometer, skal skille seg klart fra tall som angir hele kilometer.
- 1.2. Tallene på kilometertelleren skal være lett leselige og ha en synlig høyde på minst 4 mm.
- 1.3. Kilometertelleren skal kunne vise strekninger på minst 99 999,9 km.

2. Hastighetsmåler

- 2.1. Innenfor måleområdet skal skalaen som viser hastigheten, være ensartet inndelt i 1, 2, 5 eller 10 km/t. Verdien for angitt hastighet (avstand mellom to påfølgende gradinndelinger) skal ikke overstige 10 % av den høyeste hastigheten som er angitt på skalaen.
- 2.2. Den delen av skalaen som ligger utenfor måleområdet, behøver ikke å være påført tall.
- 2.3. Avstanden mellom gradinndelinger som tilsvarer en hastighetsforskjell på 10 km/t, skal ikke være under 10 mm.
- 2.4. På en måler med viser skal avstanden mellom viser og skala ikke være over 3 mm.

3. Tidsmåler (klokke)

Tidsmåleren skal være synlig fra utsiden av fartsskriveren og skal kunne avleses klart, lett og utvetydig.

c) Registreringsutstyr

1. Alminnelige bestemmelser

- 1.1. Alle fartsskriverer, uansett hvilken form diagramskiven har (strimmel eller skive), skal ha et merke som gjør det mulig å sette diagramskiven inn riktig, slik at den tiden klokken viser, stemmer overens med tidsangivelsen på diagramskiven.
- 1.2. Mekanismen som trekker fram diagramskiven, skal være slik konstruert at den kan beveges uten slark og fritt kan settes inn og tas ut.
- 1.3. Når diagramskiven har skiveform, skal framdriften styres av klokke mekanismen. I slike tilfeller skal diagramskivens rotasjonsbevegelse være jevn og ensartet, med en hastighet på minst 7 mm/t målt på den innerste kanten av den rundingen som markerer grensen for sonen der hastigheten blir registrert. For fartsskriverer med strimmelregistrering der framdriften av diagramskivene styres av klokke mekanismen, skal hastigheten i rett linje framover være minst 10 mm/t.
- 1.4. Registrering av tilbakelagt strekning, kjøretøyets hastighet og åpning av boksen med diagramskiven eller diagramskivene skal være automatisk.

2. Registrering av tilbakelagt strekning

- 2.1. En tilbakelagt strekning på en kilometer skal vises i registreringen som minst én millimeters avvik på den tilsvarende koordinaten.
- 2.2. Også ved hastigheter på yttergrensen av det målbare området skal registreringen av tilbakelagt strekning være klart leselig.

3. Registrering av hastighet

- 3.1. Skrivestiften skal normalt bevege seg i linje og vinkelrett på diagramskivens bevegelsesretning, uansett hvilken form diagramskiven har. Likevel kan stiften bevege seg i bue, forutsatt at følgende vilkår er oppfylt:
 - merket etter skrivestiften skal være vinkelrett på den midterste omkretsen i feltet som er beregnet på registrering av hastighet (for diagramskiver i skiveform) eller på aksene (for diagramskiver i strimmelform),
 - forholdet mellom radien i kurven som skrivestiften trekker opp, og bredden på feltet som er beregnet på registrering av hastighet, skal ikke være mindre enn 2,4:1 uansett hvilken form diagramskiven har,
 - strekene som inndeles tidsskalaen, skal krysse feltet for registrering på en måte som tilsvarer radien i buen som dannes av sporet etter skrivestiften. Avstanden mellom strekene på tidsskalaen må tilsvare høyst én time.
- 3.2. En endring av hastigheten på 10 km/t skal vises i registreringen som en endring på minst 1,5 mm på den tilsvarende koordinaten.

4. Registrering av tid

- 4.1. Fartsskriveren skal være konstruert på en slik måte at kjøretiden alltid registreres automatisk, og at det er mulig, eventuelt ved hjelp av en bryter, å registrere separat de andre tidsgruppene, som angitt i artikkel 34 nr. 5 bokstav b) punkt ii), iii) og iv) i denne forordning.
- 4.2. Det skal være mulig å skille de ulike tidsgruppene klart fra hverandre på grunnlag av skrivesporenes utseende, deres innbyrdes stilling og om nødvendig ved hjelp av tegnene som er angitt i artikkel 34 i denne forordning. Hva de enkelte tidsgruppene angir, skal framgå på diagramskiven av strekenes tykkelse eller på en annen måte som gir minst like god mulighet for å lese og fortolke skiven.
- 4.3. I kjøretøyer som har en bemanning på flere førere, skal registreringene i nr. 4.1. føres på to atskilte diagramskiver, én for hver fører. I slike tilfeller skal de enkelte skivene trekkes fram enten av den samme mekanismen eller av atskilte, men synkroniserte mekanismer.

d) Lukkemekanisme

1. Boksen som inneholder diagramskiven eller -skivene og innretningen for innstilling av klokken, skal ha lås.
2. Hver gang boksen som inneholder diagramskiven eller -skivene og innretningen for innstilling av klokken blir åpnet, skal det automatisk registreres på diagramskiven eller -skivene.

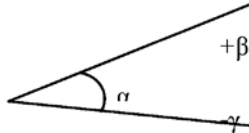
e) Merking

1. På fartsskriverens skala skal det finnes følgende merking:
 - i umiddelbar nærhet av det tallet måleren for tilbakelagt strekning viser, målenheten for tilbakelagt strekning, forkortet «km»,
 - i nærheten av hastighetskalaen, forkortelsen «km/t»,
 - hastighetsmålerens måleområde, forkortet «Vmin ...km/t, Vmaks ...km/t». Denne merkingen kan sløyfes dersom den står på fartsskriverens merkeplate.

Disse kravene får likevel ikke anvendelse på fartsskriverer som er godkjent før 10. august 1970.

2. På merkeplaten som skal utgjøre en fast del av fartsskriveren, skal det finnes følgende opplysninger, som skal være synlige når fartsskriveren er installert:
 - produsentens navn og adresse,
 - produksjonsnummer og produksjonsår,

- godkjenningsmerke for fartsskrivertypen,
- fartsskriverens konstant i formen «k = ... omdr./km» eller «k = ... imp/km»,
- eventuelt hastighetsmålerens måleområde i formen som er angitt i nr. 1,
- dersom instrumentenes følsomhet overfor hellingsvinkelen kan påvirke registreringene utover de tillatte avvikene, skal den tillatte hellingsvinkelen angis slik:



der α er vinkelen målt fra fartsskriverens forside i vannrett stilling (med riktig side opp) som instrumentet er justert for, og β og γ representerer henholdsvis øvre og nedre grense for tillatt avvik fra justeringsvinkelen α .

f) Største tillatte avvik (optiske instrumenter og registreringsutstyr)

1. Under utprøving før installering:

a) tilbakelagt strekning:

$\pm 1\%$ av den faktiske strekningen, som skal være minst 1 km,

b) hastighet:

± 3 km/t mer eller mindre enn den faktiske hastigheten,

c) tid:

± 2 minutter per dag med høyst 10 minutter etter sju dager, når den tiden klokken kan gå uten å trekkes opp, ikke er kortere enn dette tidsrommet.

2. Ved installering:

a) tilbakelagt strekning:

$\pm 2\%$ av den faktiske strekningen, som skal være minst 1 km,

b) hastighet:

± 4 km/t mer eller mindre enn den faktiske hastigheten,

c) tid:

± 2 minutter per dag, eller

± 10 minutter etter sju dager.

3. I drift:

a) tilbakelagt strekning:

$\pm 4\%$ av den faktiske strekningen, som skal være minst 1 km,

b) hastighet:

± 6 km/t mer eller mindre enn den faktiske hastigheten,

c) tid:

± 2 minutter per dag, eller

± 10 minutter etter sju dager.

4. De tillatte avvikene som er fastsatt i nr. 1, 2 og 3, gjelder ved temperaturer mellom 0 °C og 40 °C. Temperaturen skal måles i umiddelbar nærhet av fartsskriveren.
5. Måling av de største tillatte avvikene som er fastsatt i nr. 2 og 3, skal finne sted under forholdene som er nevnt i avsnitt VI.

IV. DIAGRAMSKIVER

a) Alminnelige bestemmelser

1. Diagramskivene skal være av en kvalitet som ikke hindrer fartsskriveren i å fungere normalt, og som sikrer at registreringene som gjøres, ikke kan slettes og at de forblir lette å lese og identifisere.

Diagramskivene skal beholde størrelsen og bevare alle registreringer som gjøres på dem ved normal fuktighet og temperatur.

Det må dessuten være mulig å skrive inn på diagramskivene de opplysningene som er nevnt i artikkel 34 i denne forordning, uten at dette skader diagramskivene eller gjør det vanskeligere å lese av opplysningene.

Under normale lagringsforhold skal registreringene være tydelige å lese i minst ett år.

2. Diagramskivene må ha en registreringskapasitet på minst 24 timer, uansett form.

Dersom flere skiver er forbundet med hverandre for å øke den sammenhengende registreringskapasiteten uten inngrep fra mannskapets side, må forbindelsen mellom de enkelte skivene være utført slik at det ikke blir brudd eller overlappinger i registreringen ved overgang fra én skive til en annen.

b) Skrivefelter og inndelingen av dem

1. Diagramskivene skal ha følgende skrivefelter:

- et felt reservert utelukkende for registrering av hastighet,
- et felt reservert utelukkende for registrering av tilbakelagt strekning,
- et eller flere felter for registrering av kjøretid, annen arbeidstid eller tid stått til rådighet, avbrytelser i arbeidet og hviletider for førerne.

2. Skrivefeltet for registrering av hastighet skal minst ha inndeling for hver 20 km/t. Hastigheten som tilsvarer delestreken på skalaen, skal angis i tall ved hver delestrek i inndelingen. Forkortelsen «km/t» skal finnes minst ett sted innenfor skrivefeltet. Den siste delestreken på skalaen skal falle sammen med øverste del av måleområdet

3. Feltet for registrering av tilbakelagt strekning må være inndelt på en måte som gjør det lett å lese antall kjørte kilometer.

4. Feltet eller feltene for registrering av tid nevnt i nr. 1 må ha en merking som gir et klart og utvetydig skille mellom ulike tidsgrupper.

c) Opplysninger som skal være trykt på diagramskivene

På hver diagramskive skal følgende opplysninger være trykt:

- produsentens navn og adresse eller firma,
- godkjenningssmerke for typen diagramskive,
- godkjenningssmerke for den typen fartsskriver eller de typene fartsskriverer som diagramskiven kan brukes i,
- hastighetssmåleområdets øverste grense i km/t.

På hver diagramskive skal det dessuten minst være påtrykt en tidsskala som gjør det mulig å lese av tiden direkte med 15 minutters mellomrom, mens hvert intervall på fem minutter skal kunne bestemmes med letthet.

d) Åpen plass til håndskrevne angivelser

På diagramskiven skal det være avsatt plass til at føreren kan skrive minst følgende opplysninger:

- førerens etternavn og fornavn,
- dato og sted når diagramskiven tas i bruk, og dato og sted når bruken av diagramskiven avsluttes,
- registreringsnummer eller -numre for kjøretøyet eller kjøretøyene som føreren har hatt ansvar for mens diagramskiven har vært i bruk,
- kilometerstand for kjøretøyet eller kjøretøyene som føreren har hatt ansvar for mens diagramskiven har vært i bruk,
- tidspunkt for et eventuelt skifte av kjøretøy.

V. INSTALLERING AV FARTSSKRIVER

1. Fartsskriveren skal være slik plassert i kjøretøyet at føreren fra førersetet har god oversikt over hastighetsmåler, kilometerteller og klokke, og samtidig skal alle deler, herunder forbindelsesledd, være beskyttet mot tilfeldige uhell.
2. Fartsskriverens konstant må kunne tilpasses kjøretøyets kilometerfaktor ved hjelp av en egnet innretning kalt overgangsstykke.

Kjøretøyer med flere bakakselutvekslinger skal være utstyrt med en omkoplingsinnretning som automatisk tilpasser de ulike utvekslingsforholdene til utvekslingsforholdet som er brukt ved tilpasning av fartsskriveren til kjøretøyet.

3. Når fartsskriveren er kontrollert etter installering, skal en installasjonsplate plasseres lett synlig i kjøretøyet, ved siden av fartsskriveren eller på den. Etter at godkjent installatør eller verksted har undersøkt fartsskriveren og funnet at det er nødvendig å foreta endringer i installasjonen, skal installasjonsplaten skiftes ut med en ny.

Installasjonsplaten skal minst inneholde følgende opplysninger:

- den godkjente installatørens eller det godkjente verkstedets navn, adresse eller firma,
- kjøretøyets kilometerfaktor i formen «w = ... omdr./km» eller «w = ... imp/km»,
- dekkenes rulleomkrets i formen «l = ... mm»,
- dato for fastsettelse av kjøretøyets kilometerfaktor og måling av dekkenes rulleomkrets.

4. Forsegling

Følgende deler skal forsegles:

- a) installasjonsplaten, med mindre den er montert slik at den ikke kan fjernes uten at innskriften blir ødelagt,
- b) de to endene av forbindelsen mellom fartsskriveren og kjøretøyet,
- c) selve overgangsstykket og forbindelsen mellom den og de øvrige deler av kjøretøyet,
- d) innretningen for omkopling i kjøretøyer med flere bakakselutvekslinger,
- e) overgangsstykkets og omkoplingsinnretningens forbindelser med de øvrige deler av fartsskriveren,
- f) boksene som er fastsatt i avsnitt III bokstav a) nr. 7.2,
- g) alle deksler som må åpnes for å kunne tilpasse fartsskriverens konstant til kjøretøyets kilometerfaktor.

I særlige tilfeller kan det kreves ytterligere forseglinger i forbindelse med typegodkjenning av fartsskrivere, og det bør da angis i godkjenningsdokumentet hvor disse forseglingene skal plasseres.

Forseglingene som er nevnt i første ledd bokstav b), c) og e), kan fjernes:

— i nødsfall,

— for å installere, justere eller reparere en hastighetsbegrenser eller andre innretninger som bidrar til trafikkikkerhet,

forutsatt at fartsskriveren fortsatt fungerer på en pålitelig og riktig måte og forsegles på nytt av godkjent installatør eller verksted umiddelbart etter at hastighetsbegrenseren eller andre innretninger som bidrar til trafikkikkerheten, er montert, eller innen sju dager i andre tilfeller. Alle brudd på disse forseglingene skal gis en skriftlig begrunnelse som skal stilles til rådighet for vedkommende myndighet.

5. Ledningene som forbinder fartsskriveren med senderen, skal være beskyttet av en ubrutt, plastbelagt rustfri stålkappe med krympede ender, unntatt dersom tilsvarende beskyttelse mot manipulering er sikret på andre måter (for eksempel ved elektronisk overvåking som signalkryptering) som kan påvise at det finnes innretninger som ikke er nødvendige for at fartsskriveren skal fungere riktig, og som har som formål å hindre at fartsskriveren fungerer riktig ved kortslutning eller avbrudd eller ved endring av de elektroniske dataene fra hastighets- og avstandsføleren. En kopligng som består av forseglede skjøter, anses som ubrutt i henhold til denne forordning.

Ovennevnte elektroniske overvåking kan erstattes av en elektronisk kontroll som sikrer at fartsskriveren kan registrere alle kjøretøyets bevegelser, uavhengig av signalet fra hastighets- og avstandsføleren.

Ved anvendelsen av dette nummer er kjøretøyer i gruppe M 1 og N 1 kjøretøyene som er definert i del A i vedlegg II til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF⁽¹⁾. Når det gjelder kjøretøyer som er utstyrt med fartsskriverer i samsvar med denne forordning og ikke er konstruert for å være utstyrt med en armert ledning mellom hastighets- og avstandsføleren og fartsskriveren, skal det monteres et overgangsstykke så nær avstands- og hastighetsføleren som mulig.

Den armerte ledningen skal monteres mellom overgangsstykket og fartsskriveren.

VI. ETTERPRØVING OG KONTROLL

Medlemsstatene skal utpeke organene som skal foreta etterprøving og kontroll.

1. Godkjenning av nye eller reparerte instrumenter

Hver enkelt fartsskriver, ny eller reparert, skal ha godkjenning for at den fungerer riktig og gir nøyaktige avlesinger og registreringer innenfor rammene som er fastlagt i avsnitt III bokstav f) nr. 1, ved at det gjøres forseglinger i samsvar med avsnitt V nr. 4 første ledd bokstav f).

Medlemsstatene kan for dette formål fastsette en førstegangs kontroll, som består av etterprøving og bekreftelse av at en ny eller reparert fartsskriver er i samsvar med den typegodkjente modellen og/eller kravene i denne forordning, eller de kan delegerer myndighet til å gi godkjenning til produsentene eller deres representanter.

2. Installering

Når den installeres i et kjøretøy, skal fartsskriveren og hele installasjonen overholde bestemmelsene som gjelder største tillatte avvik fastsatt i avsnitt III bokstav f) nr. 2.

Kontrollprøvingen skal foretas av en godkjent installatør eller et godkjent verksted, som da har ansvaret for dette.

3. Periodisk kontroll

- a) Periodisk kontroll av fartsskriverer som er installert i kjøretøyer, skal finne sted minst hvert annet år og kan utføres i forbindelse med teknisk kontroll av kjøretøyene.

Følgende skal kontrolleres:

— at fartsskriveren fungerer riktig,

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

- at fartsskriveren er påført typegodkjenningsmerke,
- at det er montert en installasjonsplate,
- at forseglingene på fartsskriveren og de øvrige delene av installasjonen er uskadet,
- dekkenes rulleomkrets.

b) Kontrollen av at bestemmelsene i avsnitt III bokstav f) nr. 3 om største tillatte avvik under drift overholdes skal utføres minst en gang hvert sjette år, med adgang for den enkelte medlemsstat til å foreskrive kortere mellomrom for kjøretøyer som er registrert på vedkommende stats territorium. Slike kontroller skal medføre at installasjonsplaten blir skiftet ut.

4. Måling av feil

Målingen av feil under installering og bruk skal foretas under følgende forhold, som skal betraktes som normale prøvingsforhold:

- kjøretøyet uten last i normal kjørbær stand,
- dekktrykk i samsvar med produsentens anvisninger,
- dekkslitasje innenfor grensene som er fastsatt i lovgivningen,
- kjøretøyets bevegelse: kjøretøyet må bevege seg for egen motor i en rett linje på jevnt underlag med en fart på 50 ± 5 km/t. Kontrollen kan også utføres i en egnet prøvingsbenk, under forutsetning av at den er like nøyaktig.

VEDLEGG II

TYPEGODKJENNINGSMERKE OG TYPEGODKJENNINGSBOK

I. TYPEGODKJENNINGSMERKE

1. Typegodkjenningsmerket skal bestå av:

- a) et rektangel med en innskrevet «e» etterfulgt av et kodetall eller en kodebokstav for den staten som har utferdiget typegodkjenningen, i samsvar med følgende:

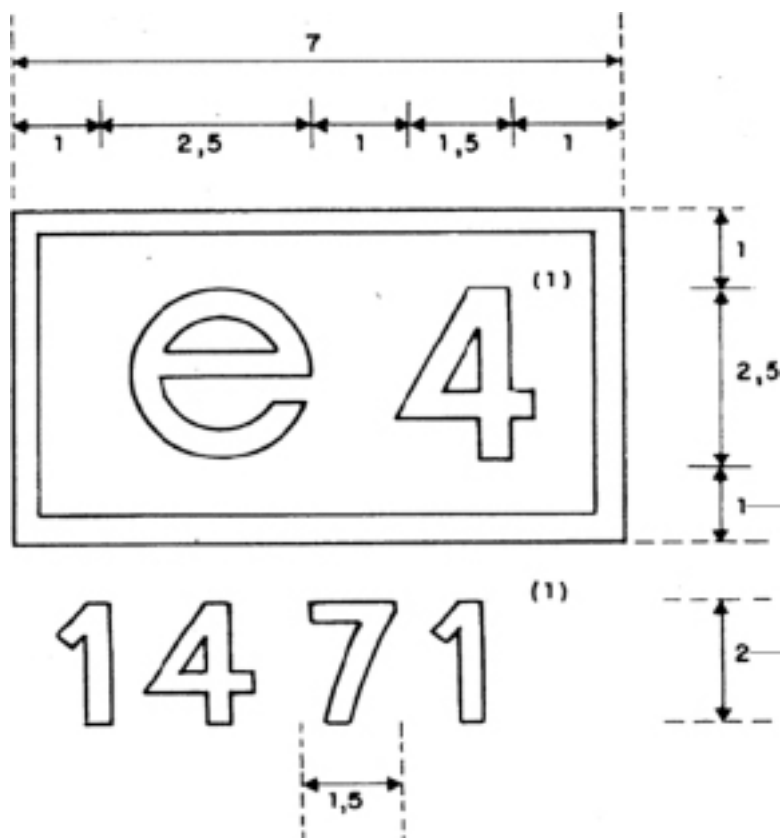
Belgia	6,
Bulgaria	34,
Den tsjekkiske republikk	8,
Danmark	18,
Tyskland	1,
Estland	29,
Irland	24,
Hellas	23,
Spania	9,
Frankrike	2,
Kroatia	25,
Italia	3,
Kypros	CY,
Latvia	32,
Litauen	36,
Luxembourg	13,
Ungarn	7,
Malta	MT,
Nederland	4,
Østerrike	12,
Polen	20,

Portugal	21,
Romania	19,
Slovenia	26,
Slovakia	27,
Finland	17,
Sverige	5,
Det forente kongerike	11,

og

b) et godkjeningsnummer som tilsvarer nummeret på godkjenningsdokumentet som er utstedt for denne typen fartsskriver eller diagramskive eller nummeret på et fartsskriverkort, festet et sted i umiddelbar nærhet av rektangelet.

- Godkjenningsmerket skal stå på merkeplaten for hver fartsskriver og på hver diagramskive og på hvert fartsskriverkort. Det må ikke kunne utslettes og skal alltid være lett leselig.
- Målene for godkjenningsmerket er angitt nedenfor⁽¹⁾ i millimeter og betegner minstemål. Forholdet mellom de oppgitte målene må ikke endres.



⁽¹⁾ Disse tallene er bare veiledende.

II. TYPEGODKJENNINGSdokUMENT FOR ANALOGE FARTSSKRIVERE

En medlemsstat som har foretatt en typegodkjenning, skal utstede et godkjenningsdokument til søkeren etter malen nedenfor. Ved underretning av andre medlemsstater om innvilgede typegodkjenninger eller om eventuelle tilbakekallinger skal medlemsstatene benytte kopier av dette dokumentet.

TYPEGODKJENNINGSdokUMENT	
Navn på vedkommende myndighet ...	
Meddelelse om ⁽¹⁾ :	
<ul style="list-style-type: none"> — godkjenning av en type fartsskriver — tilbakekalling av godkjenning for en type fartsskriver — godkjenning av en type diagramskive — tilbakekalling av godkjenning for en type diagramskive 	

.....

Godkjenningsnummer

1. Varemerke eller firma
 2. Navn på type eller modell
 3. Produsentens navn
 4. Produsentens adresse
 5. Framstilt for godkjenning den
 6. Prøvingssted
 7. Prøvingen(e)s dato og nummer
 8. Godkjenningsdato
 9. Dato for tilbaketrekkning av godkjenning
 10. Fartsskrivertype eller -typer som diagramskiven er beregnet til bruk for
 11. Sted
 12. Dato
 13. Vedlegg (beskrivelser m.v.)
 14. Merknader (herunder plasseringen av eventuelle forseglinger)
-

.....

(Underskrift)

(¹) Stryk det som ikke passer.

III. TYPEGODKJENNINGS-DOKUMENT FOR DIGITALE FARTSSKRIVERE

En medlemsstat som har foretatt en typegodkjenning, skal utstede et godkjenningsdokument til søkeren etter malen nedenfor. Ved underretning av andre medlemsstater om innvilgede typegodkjenninger eller om eventuelle tilbakekallinger skal medlemsstatene benytte kopier av dette dokumentet.

TYPEGODKJENNINGS-DOKUMENT FOR DIGITALE FARTSSKRIVERE

Navn på vedkommende myndighet

Meddelelse om⁽¹⁾:

godkjenning av:

tilbakekalling av godkjenning

- fartsskrivermodell
- fartsskriverkomponent⁽²⁾
- sjåførkort
- verkstedkort
- foretakskort
- kontrollkort

.....
 Godkjenningsnummer

1. Fabrikat eller varemerke
2. Modellens navn
3. Produsentens navn
4. Produsentens adresse
5. Framstilt for godkjenning for
6. Laboratorium/laboratorier
7. Prøvingsrapportens dato og nummer
8. Godkjenningsdato
9. Dato for tilbaketrekking av godkjenning
10. Fartsskrivermodell eller -modeller som komponenten er beregnet til bruk med
11. Sted
12. Dato
13. Vedlegg (beskrivelser m.v.)
14. Merknader

.....
 (Underskrift)

⁽¹⁾ Sett kryss i de relevante rutene.

⁽²⁾ Angi hvilken komponent meddelelsen gjelder.

DIRECTIVE (EU) 2015/719 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 29 April 2015 amending Council Directive 96/53/EC laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorised dimensions in national and international traffic and the maximum authorised weights in international traffic

UOFFISIELL OVERSETTELSE

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV (EU) 2015/719

av 29. april 2015

om endring av rådsdirektiv 96/53/EF om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fellesskapet

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosessen⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Behovet for å redusere klimagassutslipp, særlig utslipp av karbondioksid (CO₂), forbedre trafikksikkerheten, tilpasse relevant lovgivning til den teknologiske utviklingen og de endrede behovene i markedet samt tilrettelegge for transport med ulike transportsystemer samtidig som konkurranse på like vilkår sikres og veiinfrastrukturen beskyttes, må vektlegges.
- 2) Den teknologiske utviklingen gjør det mulig å tilkople løftbare eller belastbare aerodynamiske innretninger bak på kjøretøyer. Tilkopling av slike innretninger vil imidlertid føre til at største lengde i henhold til rådsdirektiv 96/53/EF⁽³⁾ overstiges. Det er derfor nødvendig med et unntak fra største lengde. Målet med dette direktiv er å tillate tilkopling av slike innretninger så snart de nødvendige endringer i de tekniske krav til typegodkjenning av aerodynamiske innretninger er innarbeidet eller anvendt og Kommisjonen har vedtatt gjennomføringsrettsakter om fastsettelse av driftsregler for bruk av slike innretninger.
- 3) Forbedret aerodynamisk utforming av motorvogners førerhus, eventuelt sammen med løftbare eller belastbare aerodynamiske innretninger tilkoplede bak på kjøretøyer, vil kunne føre til betydelig forbedringer med hensyn til kjøretøyets energiytelse. Med de nåværende største lengdene fastsatt i direktiv 96/53/EF er en slik forbedring imidlertid ikke mulig uten at kjøretøyenes belastningskapasitet reduseres og veitransportsektorens økonomiske likevekt trues. Av den grunn er det derfor også nødvendig med et unntak fra største lengde. Dette unntaket bør ikke brukes til å øke kjøretøyets belastningskapasitet.

⁽¹⁾ EUT C 327 av 12.11.2013, s. 133.

⁽²⁾ Europaparlamentets holdning av 15. april 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets holdning ved første behandling av 16. oktober 2014 (EUT C 40 av 5.2.2015, s. 1.). Europaparlamentets holdning av 10. mars 2015 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 20. april 2015.

⁽³⁾ Rådsdirektiv 96/53/EF av 25. juli 1996 om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fellesskapet (EFT L 235 av 17.9.1996, s. 59).

- 4) I henhold til rammene i europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF⁽⁴⁾ skal aerodynamiske innretninger som overstiger en lengde på 500 mm og motorvogner som er utstyrt med førerhus som forbedrer deres aerodynamiske egenskaper, typegodkjennes før de bringes i omsetning, dersom slike kjøretøyer overstiger de grenser som er fastsatt i direktiv 96/53/EF.
- 5) En ny utforming av kjøretøyenes førerhus vil kunne bidra til bedre trafikksikkerhet ved at blindsonene i førerens synsfelt, herunder de under frontruten, reduseres, og til å redde livet til mange myke trafikanter, som fotgjengere og syklister. Ved en ny utforming av kjøretøyenes førerhus vil det også kunne bygges inn strukturer som absorberer energien ved en kollisjon. Dessuten bør den potensielle gevinsten når det gjelder førerhusets størrelse også forbedre førerens sikkerhet og komfort. Når det er utarbeidet forbedrede sikkerhetskrav for lengre førerhus kan det overveies om det er hensiktsmessig at disse også får anvendelse på kjøretøyer hvis førerhus ikke er forlenget.
- 6) Alternative framdriftssystemer, f.eks.hybridframdriftssystemer, er systemer som til mekanisk framdrift henter energi fra et drivstoff og/eller et batteri eller andre enheter for lagring av elektrisk eller mekanisk kraft. Bruken av disse i tunge kjøretøyer eller busser kan øke vekten, men reduserer forurensningen. Den ekstra vekten bør ikke regnes som en del av kjøretøyets nyttelast, da dette vil straffe veitransportsektoren økonomisk. Den ekstra vekten bør imidlertid ikke medføre at kjøretøyets belastningskapasitet økes.
- 7) Framtidige kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff (med tyngre framdriftssystemer enn dem som brukes i kjøretøyer som bruker konvensjonelle drivstoff), kan også dra fordel av økt tillatt vekt. Slike alternative drivstoff bør derfor føres opp på listen over alternative drivstoff i dette direktiv dersom bruken av dem krever økt tillatt vekt.
- 8) Dette direktiv gir unntak fra største tillatte totalvekt og dimensjoner for kjøretøyer og kjøretøykombinasjoner fastsatt i direktiv 96/53/EF. Medlemsstatene bør imidlertid, av årsaker knyttet til trafikksikkerhet eller veiinfrastrukturens egenskaper, kunne begrense visse kjøretøyers trafikk på bestemte deler av deres veinett.
- 9) På området containertransport brukes stadig oftere containere med en lengde på 45 fot. Slike containere transporteres med alle transportsystemer. Veikomponentene av transport med ulike transportsystemer kan for tiden imidlertid bare foretas dersom begge medlemsstater og transportørene følger krevende administrative framgangsmåter, eller dersom disse containerne har patenterte skrånede hjørner, hvilket innebærer uoverkommelige kostnader. En økning av den tillatte lengden på kjøretøyer som transporterer slike containere med 15 cm vil kunne spare transportørene for disse administrative framgangsmåtene og tilrettelegge for transport med ulike transportsystemer, uten risiko eller ulemper for veiinfrastrukturen eller andre trafikanter. Definisjonen av transport med ulike transportsystemer i dette direktiv berører ikke arbeidet med revisjonen av rådsdirektiv 92/106/EØF⁽⁵⁾.
- 10) For ytterligere å fremme transport med ulike transportsystemer og for å ta hensyn til egenvekten for containere eller veksselflak med en lengde på opptil 45 fot, bør trafikk med 3-akslede motorvogner med 2- eller 3-akslede semitrailere tillates med en tillatt totalvekt på 44 tonn. 2-akslede motorvogner med 3-akslede semitrailere som transporterer containere eller veksselflak med en lengde på opptil 45 fot bør tillates for transport med ulike transportsystemer opptil en tillatt totalvekt på 42 tonn.
- 11) Siden vedtakelsen av direktiv 96/53/EF har gjennomsnittsvekten på busspassasjerer og deres bagasje økt vesentlig. På grunn av vektgrensene innført ved nevnte direktiv, har dette ført til en gradvis reduksjon i antallet transporterte passasjerer. Videre bidrar utstyret som er nødvendig for å oppfylle de gjeldende tekniske kravene, som Euro VI, til at vekten på kjøretøyene som transporterer det, øker. Behovet for å fremme offentlig transport framfor privat transport for å oppnå bedre energieffektivitet innebærer at det tidligere antallet busspassasjerer må gjenopprettes, idet det tas hensyn til deres økte kropps- og bagasjevekt. Dette kan skje ved å øke den tillatte vekten for busser med 2 aksler dog innenfor de grenser som sikrer at veiinfrastrukturen ikke skades som følge av raskere slitasje.
- 12) Medlemsstatene må behandle overtredelser i forbindelse med overbelastning av kjøretøyer på en hensiktsmessig måte for å unngå enhver form for konkurransevridning og for å sikre veisikkerheten.
- 13) For å sikre at konkurransen mellom operatører finner sted på like vilkår og for å gjøre det lettere å oppdage overtredelser bør medlemsstatene innen 27. mai 2021 treffe særlige tiltak for å identifisere kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner i trafikk som antas å ha oversteget de relevante vektgrensene, og som derfor bør kontrolleres. En slik identifisering kan utføres ved hjelp av

⁽⁴⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv) (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

⁽⁵⁾ Rådsdirektiv 92/106/EØF av 7. desember 1992 om innføring av felles regler for visse typer kombinert transport av gods mellom medlemsstater (EFT L 368 av 17.12.1992, s. 38).

vektinnretninger bygd inn i veiinfrastrukturen eller følere montert i kjøretøyene som fjernkommuniserer data til de relevante myndighetene. Data fra følere montert i kjøretøyet bør gjøres tilgjengelig også for føreren. Hvert år bør medlemsstatene utføre et passende antall kontroller av kjøretøyers vekt. Antallet slike kontroller bør stå i forhold til det totale antallet kjøretøy som kontrolleres i den berørte medlemsstaten hvert år.

- 14) For å sikre samsvar med dette direktiv bør medlemsstatene fastsette regler om sanksjoner ved overtredelser av dette direktiv, og sikre at de gjennomføres. Sanksjonene bør være virkningsfulle, ikke-diskriminerende, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.
- 15) For å gjøre kontroller av kjøretøyers og kjøretøykombinasjoners vekt mer effektive på internasjonalt plan, og for å tilrettelegge for en smidig utførelse av disse kontrollene, er det viktig at vedkommende myndigheter i medlemsstatene utveksler informasjon. Kontaktpunktet utpekt i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009⁽⁶⁾ bør brukes til slik informasjonsutveksling.
- 16) Europaparlamentet og Rådet bør regelmessig informeres om de veitrafikkontroller som utføres av vedkommende myndigheter i medlemsstatene. Opplysningene fra medlemsstatene vil gjøre det mulig for Kommisjonen å sikre at avsenderne overholder reglene fastsatt i dette direktiv samt avgjøre hvorvidt det er behov for ytterligere tvangsmidler.
- 17) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndighet bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁽⁷⁾.
- 18) Kommisjonen bør ikke vedta gjennomføringsrettsakter om driftsregler for bruk av aerodynamiske innretninger eller detaljerte spesifikasjoner for veieutstyr montert i kjøretøyer dersom komiteen nedsatt i henhold til denne forordning ikke avgir uttalelse om utkastet til gjennomføringsrettsakt som Kommisjonen har framlagt.
- 19) For å ajourføre listen over alternative drivstoff i dette direktiv i lys av den seneste teknologiske utvikling bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i TEUV delegeres til Kommisjonen. Det er av særlig betydning at Kommisjonen gjennomfører egnede samråd under det forberedende arbeidet, herunder samråd med medlemsstatenes sakkyndige, før den vedtar de delegerte rettsaktene. Kommisjonen bør ved forberedelse og utarbeiding av delegerte rettsakter sikre at relevante dokumenter oversendes Europaparlamentet og Rådet samtidig, til rett tid og på en egnet måte.
- 20) Ettersom målene for dette direktiv ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene men heller på grunn av deres omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.

21) Direktiv 96/53/EF bør derfor endres —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

I direktiv 96/53/EF gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 1 nr. 1 skal bokstav a) lyde:

«a) dimensjonene på motorvogner i gruppe M2 og M3 og på deres tilhengere i gruppe 0, og på motorvogner i gruppe N2 og N3 og på deres tilhengere i gruppe 03 og 04, som definert i vedlegg II til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EØF⁽¹⁾,»

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv) (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

2) I artikkel 2 gjøres følgende endringer:

⁽⁶⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009 av 21. oktober 2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 51).

⁽⁷⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

a) I første ledd tilføyes følgende definisjoner:

«— «alternativt drivstoff» drivstoff eller kraftkilder som i hvert fall delvis tjener som en erstatning for fossile oljekilder i energiforsyningen til transport, som potensielt kan bidra til avkarbonisering og til å forbedre transportsektorens miljøprestasjon, og som består av

- a) elektrisitet forbrukt i alle typer elektriske kjøretøyer,
- b) hydrogen,
- c) naturgass, herunder biometan, i gassform (komprimert naturgass — CNG) og flytende form (flytende naturgass — LNG),
- d) flytende petroleumsgass (LPG),
- e) mekanisk energi fra lagring om bord / kilder om bord, herunder spillvarme,

— «kjøretøy som bruker alternativt drivstoff» en motorvogn som helt eller delvis bruker et alternativt drivstoff og som er godkjent i samsvar med direktiv 2007/46/EF,

— «transport med ulike transportsystemer»:

- a) kombinert transport, definert i artikkel 1 i rådsdirektiv 92/106/EØF⁽⁸⁾, som brukes til transport av én eller flere containere eller vekselflak med en største lengde på opptil 45 fot, eller
- b) transport på vannvei av én eller flere containere eller vekselflak med en største lengde på opptil 45 fot, forutsatt at den innledende eller avsluttende strekningen på vei ikke overstiger 150 km på Unionens territorium. Den ovennevnte avstanden på 150 km kan overstiges for å nå den nærmeste egnede transportterminalen for den planlagte tjenesten, når det gjelder
 - i) kjøretøyer som er i samsvar med nr. 2.2.2 bokstav a) eller b) i vedlegg I eller
 - ii) kjøretøyer som er i samsvar med nr. 2.2.2 bokstav c) eller d) i vedlegg I, i tilfeller der slike avstander er tillatt i den berørte medlemsstaten.

For transport med ulike transportsystemer kan den nærmeste egnede transportterminalen for den planlagte tjenesten være plassert i en annen medlemsstat enn medlemsstaten der forsendelsen ble lastet eller losset.

— «avsender» et rettssubjekt eller en fysisk person hvis navn er angitt på konnossementet eller et tilsvarende transportdokument, f.eks. et gjennomgangskonnossement, som avsender og/eller i hvis navn eller på hvis vegne det er inngått en transportavtale med transportvirksomheten.»

⁽²⁾ Rådsdirektiv 92/106/EØF av 7. desember 1992 om innføring av felles regler for visse typer kombinert transport av gods mellom medlemsstater (EFT L 368 av 17.12.1992, s. 38).

b) I annet ledd skal henvisningen til «direktiv 70/156/EF» erstattes med følgende:

«direktiv 2007/46/EF».

3) I artikkel 4 gjøres følgende endringer:

- a) Nr. 4 tredje og fjerde ledd oppheves.
- b) Nr. 6 oppheves.

4) Artikkel 5 skal lyde:

«Artikkel 5

Semitrailervogntog som ble tatt i bruk før 1. januar 1991, og som ikke oppfyller bestemmelsene i vedlegg I nr. 1.6 og 4.4, med henblikk på artikkel 3 anses å være i samsvar med disse bestemmelsene, forutsatt at vogntogets totale lengde ikke overstiger 15,50 m.»

5) Artikkel 8, 8a og 9 oppheves.

6) Nye artikler 8b og 9c skal lyde:

«Artikkel 8b

1. Med det formål å forbedre deres energieffektivitet kan kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som er utstyrte med aerodynamiske innretninger som oppfyller kravene fastsatt i nr. 2 og 3, og som etterkommer direktiv 2007/46/EF, overstige de største lengder som er fastsatt i nr. 1.1 i vedlegg I til dette direktiv, for å tillate at slike innretninger tilkoples bak på kjøretøyer eller

⁽⁸⁾ Rådsdirektiv 92/106/EØF av 7. desember 1992 om innføring av felles regler for visse typer kombinert transport av gods mellom medlemsstater (EFT L 368 av 17.12.1992, s. 38).

kjøretøykombinasjoner. Kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som er utstyrt med slike innretninger skal oppfylle kravene i nr. 1.5 i vedlegg I til dette direktiv, og en eventuelt overstigelse av største lengde skal ikke medføre økt lastelengde for disse kjøretøyene eller kjøretøykombinasjonene.

2. Før de bringes i omsetning skal de aerodynamiske innretningene nevnt i nr. 1 og som overstiger en lengde på 500 mm, typegodkjennes i samsvar med reglene for typegodkjenning innenfor rammen av direktiv 2007/46/EF.

Innen 27. mai 2017 skal Kommisjonen vurdere behovet for å vedta eller endre de tekniske krav for typegodkjenning av aerodynamiske innretninger fastsatt innenfor nevnte ramme idet det tas hensyn til behovet for å sikre veisikkerheten og sikkerheten for transport med ulike transportsystemer, og særlig

- a) sikker tilkoping av innretningene for å redusere risikoen for at de løsner over tid, herunder under transport med ulike transportsystemer,
- b) sikkerheten for andre trafikanter, særlig myke trafikanter, ved blant annet å sikre at konturene er synlige når aerodynamiske innretninger tilkoples, ved å tilpasse kravene til indirekte utsyn og ved at det ved en kollisjon med den bakre delen av et kjøretøy eller en kjøretøykombinasjon, ikke går utover underkjøringshinderet bak.

For dette formål skal Kommisjonen ved behov legge fram et forslag til regelverk for å endre de relevante reglene for typegodkjenning innenfor rammen av direktiv 2007/46/EF.

3. De aerodynamiske innretningene nevnt i nr. 1 skal oppfylle følgende driftsforhold:

- a) Under forhold der andre trafikanters eller førerens sikkerhet er i fare, skal de foldes sammen, trekkes inn eller fjernes av føreren.
- b) Bruken av dem på veiinfrastrukturer i og mellom byer skal ta hensyn til særtrekkene ved områder hvor fartsgrensen er under eller lik 50 km/t og hvor det er større sannsynlighet for at myke trafikanter befinner seg. Og
- c) Bruken av dem skal være kompatibel med transport med ulike transportsystemer og de får ikke, særlige når de er trukket inn / foldet sammen, overstige den største tillatte lengden med mer enn 20 cm.

4. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser som sikrer ensartede vilkår for gjennomføringen av nr. 3. Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 10i nr. 2.

5. Nr. 1 får anvendelse fra datoen for innarbeiding eller anvendelse av de nødvendige endringer av instrumentene nevnt i nr. 2, og etter vedtakelsen av gjennomføringsrettsaktene nevnt i nr. 4, alt etter hva som er relevant.

Artikkel 9a

1. Med det formål å forbedre deres energieffektivitet, særlig med hensyn til de aerodynamiske egenskapene til førerhus samt trafikkisikkerhet, kan kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som er utstyrte med aerodynamiske innretninger som oppfyller kravene fastsatt i nr. 2, og som etterkommer direktiv 2007/46/EF, overstige de største lengder som er fastsatt i nr. 1.1 i vedlegg I til dette direktiv, forutsatt at deres førerhus gir bedre aerodynamiske egenskaper, energieffektivitet og sikkerhetsprestasjon. Kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som er utstyrt med slike førerhus skal oppfylle kravene i nr. 1.5 i vedlegg I til dette direktiv, og en eventuelt overstigelse av største lengde skal ikke medføre økt belastningskapasitet for disse kjøretøyene.

2. Før de bringes i omsetning skal kjøretøyene nevnt i nr. 1 godkjennes i samsvar med reglene for typegodkjenning innenfor rammen av direktiv 2007/46/EF. Innen 27. mai 2017 skal Kommisjonen vurdere behovet for utforme tekniske krav for typegodkjenning av kjøretøyer utstyrt med slike førerhus innenfor den nevnte rammen, idet det tas hensyn til følgende:

- a) Forbedringen av kjøretøyers eller kjøretøykombinasjoners aerodynamiske egenskaper.
- b) Myke trafikanter og forbedring av synligheten av disse for førerne, særlig ved å redusere førerens blindsoner.
- c) Reduserte skader hos andre trafikanter ved en kollisjon.
- d) Førernes sikkerhet og komfort.

For dette formål skal Kommisjonen ved behov legge fram et forslag til regelverk for å endre de relevante reglene for typegodkjenning innenfor rammen av direktiv 2007/46/EF.

3. Nr. 1 får anvendelse fra tre år etter datoen for innarbeiding eller anvendelse av de nødvendige endringene av instrumentene nevnt i nr. 2, alt etter hva som er relevant.»

7) Artikkel 10a oppheves.

8) Nye artikler 10b-j skal lyde:

«Artikkel 10b

Største tillatte totalvekt for kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff, skal være de som er angitt i nr. 2.3.1, 2.3.2 og 2.4 i vedlegg I.

Kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff skal også overholde største tillatte aksellast, som er angitt i nr. 3 i vedlegg I.

Den ekstra vekt som kreves for kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff, skal fastsettes på grunnlag av den dokumentasjon som produsenten framlegger når det berørte kjøretøyet godkjennes. Den ekstra vekten skal angis i det offisielle beviset som kreves i samsvar med artikkel 6.

Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 10h for å ajourføre, i henhold til dette direktiv, listen over de alternative drivstoff nevnt i artikkel 2, som krever ekstra vekt. Det er av særlig betydning at Kommisjonen følger vanlig praksis og gjennomfører samråd med sakkyndige, herunder medlemsstatenes sakkyndige, før den vedtar de delegerte rettsaktene.

Artikkel 10c

De største lengdene fastsatt i nr. 1.1 i vedlegg I, med forbehold, dersom det er relevant, for artikkel 9a nr. 1, og største avstand fastsatt i nr. 1.6 i vedlegg I, kan overstiges med 15 cm av kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som transporterer containere eller veksellak på 45 fot, tomme eller lastet, forutsatt at transporten av de berørte containerne eller veksellakene er del av en transport med ulike transportsystemer.

Artikkel 10d

1. Innen 27. mai 2021 skal medlemsstatene treffe særlige tiltak for å identifisere kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner i trafikk som antas å ha oversteget største tillatte totalvekt og som derfor bør kontrolleres av deres vedkommende myndigheter for å sikre samsvar med kravene i dette direktiv. Disse tiltakene skal treffes ved hjelp av automatiske systemer bygd inn i veiinfrastrukturen, eller ved hjelp av veieutstyr montert i kjøretøyer, i samsvar med nr. 4.

En medlemsstat kan ikke kreve at veieutstyr monteres i kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som er registrerte i en annen medlemsstat.

Uten at unionsrett eller nasjonal lovgivning berøres skal automatiske systemer som brukes til å fastslå overtredelser av dette direktiv, og til å ilegge sanksjoner, sertifiseres. Dersom automatiske systemer bare brukes til identifisering, kreves ingen sertifisering.

2. Hver medlemsstat skal hvert kalenderår utføre et hensiktsmessig antall kontroller av vekten på kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner i trafikk som står i forhold til det samlede antallet av slike kjøretøyer som kontrolleres hvert år på dens territorium.

3. Medlemsstatene skal, i samsvar med artikkel 18 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009⁽¹⁾*, sørge for at vedkommende myndigheter utveksler opplysninger om overtredelser og sanksjoner i henhold til denne artikkel.

4. Veieutstyret om bord, som er nevnt i nr. 1, skal være nøyaktig og pålitelig, fullstendig samvirkende og kompatible med alle kjøretøytyper.

5. Innen 27. mai 2016 skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser som sikrer ensartede vilkår for gjennomføringen av samvirkningsevnen og kompatibiliteten angitt i nr. 4.

For å sikre samvirkning skal disse nærmere bestemmelsene gjøre det mulig til enhver tid å kommunisere vektinformasjon fra et kjøretøy i bevegelse til vedkommende myndigheter, samt til føreren av kjøretøyet. Kommunikasjonen skal skje via det grensesnitt som er definert av CEN DSRC-standardene EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 og ISO 14906. Videre skal slik kommunikasjon sikre at vedkommende myndigheter i medlemsstatene kan kommunisere og utveksle informasjon på samme måte med kjøretøyer og kjøretøykombinasjoner som er registrert i en hvilken som helst medlemsstat og som bruker veieutstyr om bord.

For å sikre kompatibilitet med alle kjøretøytyper skal systemer montert i motorvognene kunne motta og behandle informasjon som kommer fra alle typer trailere eller semitrailere som er koplet til motorvognen.

Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 10i nr. 2.

Artikkel 10e

Medlemsstatene skal fastsette regler for sanksjoner mot overtredelser av dette direktiv, og treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene gjennomføres. Sanksjonene skal være virkningsfulle, ikke-diskriminerende, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om slike regler.

Artikkel 10f

1. Ved transport av containere og veksellak, skal medlemsstatene fastsette regler med krav om at

- a) avsenderen skal utstede et dokument som angir en containers eller et veksellaks vekt til den transportør som transporterer containeren eller veksellaket, og
- b) transportøren skal gi tilgang til all relevant dokumentasjon fra avsenderen.

2. Medlemsstatene skal fastsette regler om ansvar for både avsenderen og transportøren, alt etter hva som er relevant, i de tilfeller der opplysningene nevnt i nr. 1 mangler eller er feilaktige, og kjøretøyet eller kjøretøykombinasjonen er overbelastet.

Artikkel 10g

Hvert annet år, og senest 30. september i året som følger etter den aktuelle toårsperioden, skal medlemsstatene oversende Kommisjonen de nødvendige opplysningene om

- a) antallet kontroller som er utført i de to foregående kalenderårene, og
- b) antallet overbelastede kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som er oppdaget.

Disse opplysningene kan inngå i de opplysninger som oversendes i henhold til artikkel 17 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 61/2006^{(2)*}.

Kommisjonen skal analysere opplysningene den har mottatt i henhold til denne artikkel, og skal inkludere analysen i rapporten som skal oversendes Europaparlamentet og Rådet i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006.

Artikkel 10h

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
2. Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 10b skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 26. mai 2015. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Delegeringen av myndighet skal stilltiende forlenges for perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet senest tre måneder før utløpet av hvert tidsrom har motsatt seg slik forlengelse.
3. Europaparlamentet eller Rådet kan når som helst tilbakekalle delegeringen av myndighet nevnt i artikkel 10b. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 10b skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse mot rettsakten innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen begge har underrettet Kommisjonen om at de ikke kommer til å gjøre innsigelse. Denne perioden forlenges med to måneder på initiativ fra Europaparlamentet eller Rådet.

Artikkel 10i

1. Kommisjonen skal bistås av veitransportkomiteen som er nedsatt i henhold til artikkel 42 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 165/2014^{(3)*}. Nevnte komité skal være en komité i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011^{(4)*}.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 2011/182 anvendelse.
3. Dersom Komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

Artikkel 10j

Innen 8. mai 2020 skal Kommisjonen ved behov oversende en rapport til Europaparlamentet og Rådet om gjennomføringen av endringene til dette direktiv som ble innført ved europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/719^{(5)*}, og dermed ta hensyn til de særlige egenskapene ved visse markedssegmenter. Basert på denne rapporten skal Kommisjonen ved behov fremme forslag til regelverk behørig ledsaget av en konsekvensanalyse. Rapporten skal gjøres tilgjengelig minst seks måneder før framlegging av forslag til regelverk.»

^{(1)*} Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009 av 21. oktober 2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 51).

^{(2)*} Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 1).

^{(3)*} Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivere innen veitransport, om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport (EUT L 60 av 28.2.2014, s. 1).

^{(4)*} Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

^{(5)*} Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/719 av 29. april 2015 om endring av rådsdirektiv 96/53/EF om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse

veigående kjøretøyer i Fellesskapet

9) I vedlegg I gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1.2 bokstav a) skal lyde:

«a) alle kjøretøyer, unntatt kjøretøyene nevnt i bokstav b): 2,55 m»

b) Nr. 1.2 bokstav b) skal lyde:

«b) overbygninger på temperaturkontrollerte kjøretøyer eller temperaturkontrollerte containere eller vekselflak som transporteres av kjøretøyer: 2,60 m»

c) Nr. 2.2.2 bokstav c) skal lyde:

«c) 2-akslet motorvogn med 3-akslet semitrailer som, under transport med ulike transportsystemer, transporterer én eller flere containere eller vekselflak, med en største lengde på opptil 45 fot: 42 tonn»

d) I nr. 2.2.2 skal ny bokstav d) lyde:

«d) 3-akslet motorvogn med 2- eller 3-akslet semitrailer som, under transport med ulike transportsystemer, transporterer én eller flere containere eller vekselflak, med en største lengde på opptil 45 fot: 44 tonn»

e) Nr. 2.3.1 skal lyde:

«2.3.1. Andre motorvogner med 2 aksler enn busser: 18 tonn

Andre motorvogner med 2 aksler som bruker alternativt drivstoff enn busser: største tillatte totalvekt på 18 tonn økes med den ekstra vekt som kreves for den alternative drivstoffteknologien, høyst 1 tonn

2-akslede busser: 19,5 tonn»

f) Nr. 2.3.2 skal lyde:

«2.3.2. Motorvogner med 3 aksler: 25 tonn, eller 26 tonn dersom drivakselen er utstyrt med tvillinghjul og luftfjæring eller fjæring som innen Unionen anses for å være likeverdig som definert i vedlegg II, eller der hver drivaksel er utstyrt med to tvillingdekk og største vekt for hver aksel ikke overstiger 9,5 tonn.

Motorvogner med 3 aksler som bruker alternativt drivstoff: største tillatte totalvekt på 25 tonn, eller 26 tonn dersom drivakselen er utstyrt med tvillinghjul og luftfjæring eller fjæring som innen Unionen anses for å være likeverdig som definert i vedlegg II, eller der hver drivaksel er utstyrt med to tvillingdekk og største vekt for hver aksel ikke overstiger 9,5 tonn, økes med den ekstra vekt som kreves for den alternative drivstoffteknologien, høyst 1 tonn.

g) Nr. 2.4 skal lyde:

«2.4. Leddbusser med 3 aksler: 28 tonn

Leddbusser med 3 aksler som bruker alternativt drivstoff: største tillatte totalvekt på 28 tonn økes med den ekstra vekt som kreves for den alternative drivstoffteknologien, høyst 1 tonn».

Artikkel 2

1. Medlemsstatene skal innen 7. mai 2017 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommissjonen om dette.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommissjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 3

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utfærdiget i Strasbourg, 29. april 2015.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

President

For Rådet

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

Formann

UOFFISIELL OVERSETTELSE