



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 140 LS

(2022–2023)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

---

Endringer i vegtrafikkloven  
(teknisk kjøretøyinformasjon og  
sikring av last) og samtykke til godkjenning  
av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023  
om innlemmelse i EØS-avtalen  
av forordning (EU) 2019/621





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 140 LS

(2022–2023)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

---

Endringer i vegtrafikkloven  
(teknisk kjøretøyinformasjon og  
sikring av last) og samtykke til godkjenning  
av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023  
om innlemmelse i EØS-avtalen  
av forordning (EU) 2019/621



# Innhold

<b>1</b>	<b>Proposisjonens hovedinnhold</b> .....	5	5.3	Høringsinstansenes syn .....	18
			5.4	Departementets vurdering .....	18
<b>2</b>	<b>Bakgrunn</b> .....	7	<b>6</b>	<b>Medansvar for sikring av last</b> .....	19
2.1	Bakgrunn for lovforslagene .....	7	6.1	Gjeldende rett .....	19
2.1.1	Tilgjengeliggjøring av teknisk kjøretøyinformasjon .....	7	6.1.1	Førerens ansvar for forsvarlig og forskriftsmessig lastsikring .....	19
2.1.2	Unntak for enkelte personer til å foreta arbeid på kjøretøy .....	7	6.1.2	Kontroll av lastsikring .....	19
2.1.3	Medansvar for sikring av last .....	7	6.1.3	Nærmere om de ulike reaksjonsmulighetene ved mangelfull sikring av last .....	20
2.2	Høringen .....	8	6.1.4	Arbeidsgivers ansvar for sikkerhet .....	20
2.2.1	Tilgjengeliggjøring av teknisk kjøretøyinformasjon og unntak for visse virksomheter og personer til å foreta arbeid på kjøretøy .....	8	6.2	Utenlandsk rett .....	21
2.2.2	Medansvar for sikring av last .....	9	6.2.1	Rettstilstanden i Sverige .....	21
<b>3</b>	<b>Tilgjengeliggjøring av teknisk kjøretøyinformasjon</b> .....	12	6.2.2	Rettstilstanden i Danmark .....	21
3.1	Gjeldende rett .....	12	6.2.3	Rettstilstanden i Finland .....	21
3.2	Forslaget i høringsnotatet .....	12	6.3	Forslaget i høringsnotatet .....	21
3.2.1	Hjemmel til å pålegge kjøretøyfabrikantene og deres representanter til å tilgjengeliggjøre teknisk kjøretøyinformasjon .....	12	6.3.1	Transportforetakets plikt til å sette fører i stand til å oppfylle sine lastsikringsplikter .....	21
3.2.2	Virkeområdet for tilgjengeliggjøring av teknisk kjøretøyinformasjon .....	12	6.3.2	Hjemmel til å gi regler om transportforetakets plikter i forskrift .....	22
3.2.3	Nærmere om fabrikant og fabrikantens representant .....	13	6.4	Høringsinstansenes syn .....	23
3.2.4	Nærmere om et eventuelt behov for ytterligere sanksjonsmuligheter .....	13	6.5	Departements vurdering .....	26
3.3	Høringsinstansenes syn .....	13	6.5.1	Transportforetakets plikt til å sette fører i stand til å oppfylle sine lastsikringsplikter .....	26
3.4	Departementets vurderinger og forslag .....	13	6.5.2	Departementets hjemmel til å gi nærmere regler i forskrift .....	28
<b>4</b>	<b>Stortingets samtykke til EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023</b> .....	16	<b>7</b>	<b>Økonomiske og administrative konsekvenser</b> .....	29
4.1	EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 om innlemmelse av forordning (EU) 2019/621 .....	16	7.1	Tilgjengeliggjøring av teknisk kjøretøyinformasjon og gjennomføring av forordningen i norsk rett .....	29
4.2	Gjennomføring i norsk rett .....	16	7.1.1	Konsekvenser for det offentlige ...	29
4.3	Departementets vurdering .....	16	7.1.2	Konsekvenser for private .....	29
<b>5</b>	<b>Unntak for enkelte personer til å foreta arbeid på kjøretøy</b> ...	17	7.2	Unntak for visse personer til å foreta arbeid på kjøretøy .....	29
5.1	Gjeldende rett .....	17	7.3	Medansvar for sikring av last .....	29
5.2	Forslaget i høringsnotatet .....	17	7.3.1	Konsekvenser for det offentlige ...	29
			7.3.2	Konsekvenser for private .....	30
			<b>8</b>	<b>Merknader til de enkelte bestemmelsene</b> .....	31

<b>A Forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven (teknisk kjøretøyinformasjon og sikring av last) .....</b>	<b>2</b>	<b>Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/621 av 17. april 2019 om de tekniske opplysningene som er nødvendige for teknisk kontroll av de punktene som skal kontrolleres, om bruken av de anbefalte prøvingsmetodene, og om fastsettelse av nærmere regler for dataformatet og framgangsmåtene for å få tilgang til de relevante tekniske opplysningene .....</b>	<b>33</b>	<b>36</b>
<b>B Forslag til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2019/621 .....</b>			<b>34</b>	
<b>Vedlegg</b>				
1 EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 av 17. mars 2023 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) .....			35	



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 140 LS

(2022–2023)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

---

## Endringer i vegtrafikkloven (teknisk kjøretøyinformasjon og sikring av last) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2019/621

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 29. september 2023,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Støre)*

### 1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen flere endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven).

Departementet foreslår å innføre en generell hjemmel i vegtrafikkloven § 19 tredje ledd for å fastsette i forskrift at kjøretøyfabrikanter og deres kontaktpunkt kan pålegges å utgi tekniske kjøretøyopplysninger til bruk i kontroll av kjøretøy. Endringen legger til rette for gjennomføring av kommisjonsforordning (EU) 2019/621 i norsk rett. Formålet med forordningen er å sikre verksteder og andre organer som gjennomfører periodisk kjøretøykontroll (såkalt «EU kontroll») tilgang til opplysninger som kan være nødvendige eller hensiktsmessige for gjennomføring av kontroll.

Fordi gjennomføring av forordning (EU) 2019/621 i norsk rett nødvendiggjør lovendring,

anmodes det om Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 av 17. mars 2023 om innlemmelse av rettsaken i EØS-avtalen, jf. Grunnloven § 26 andre ledd. Lovforslaget i vegtrafikkloven § 19 tredje ledd vil omtales nærmere i kapittel 3, og Stortingets samtykke til EØS-komiteens beslutning om innlemmelse av forordningen vil omtales nærmere i kapittel 4.

Departementet foreslår videre en presisering i vegtrafikkloven § 19 b fjerde ledd for å klargjøre at bestemmelsen gir hjemmel til å kunne unnta enkelte personer og virksomheter som foretar arbeid på kjøretøy, fra kravet om godkjenning fra Statens vegvesen. Dette lovforslaget vil omtales nærmere i kapittel 5.

Departementet foreslår også å innføre et nytt tredje ledd i vegtrafikkloven § 23 for å pålegge

Endringer i vegtrafikkloven (teknisk kjøretøyinformasjon og sikring av last) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2019/621

transportforetak et medansvar for lastsikring ved at det skal sette fører i stand til å oppfylle lastsikringskravene. Forslaget følger opp tilrådning fra Statens havarikommisjon, og tiltak nr. 17 i regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. Forslaget vil tydeliggjøre at transportforetakene også har et ansvar for å sørge for at kjøretøyet er forsvarlig og forskriftsmessig lastet, i tillegg til det ansvaret føreren av kjøretøyet er ilagt etter § 23 første ledd. Andre punktum i nytt

tredje ledd vil videre åpne for at det i forskrift kan gis nærmere regler om transportforetakets plikter, herunder nærmere regler for visse typer kjøretøy. Forslaget vil bidra til å gi trygghet for fører, hindre useriøsitet i bransjen og samtidig kunne bidra til mer trafikksikre transporter. Dette lovforslaget vil omtales nærmere i kapittel 6.

EØS-komiteebeslutningen og rettsakten i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.



## 2 Bakgrunn

### 2.1 Bakgrunn for lovforslagene

#### 2.1.1 Tilgjengeliggjøring av teknisk kjøretøyinformasjon

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 av 17. mars 2023, ble EØS-avtalens vedlegg XIII Transport pkt. 16 c tilføyd for å innlemme Kommisjonenens gjennomføringsforordning (EU) 2019/621 om de tekniske opplysningene som kan være nødvendig i forbindelse med periodisk kjøretøykontroll (såkalt «EU-kontroll»). Beslutningen ble tatt med forbehold om Stortingets samtykke, jf. EØS-avtalens art. 103.

Forordningen stiller krav til at kjøretøyfabrikantene gjør kjøretøyteknisk informasjon tilgjengelig i forbindelse med periodisk kjøretøykontroll. Hensikten er å sikre kontrollorganene og relevante kompetente myndigheter, tilgang til opplysninger som kan være nødvendige eller hensiktsmessige for gjennomføring av periodisk kjøretøykontroll, og vil kunne være et alternativ der opplysningene ikke gjøres tilgjengelig på annen måte.

De aktuelle opplysningene er, i den grad de benyttes av kontrollorganene, i dag tilgjengelig på annen måte. Det har derfor nasjonalt så langt ikke vært vurdert behov for nærmere regulering av kjøretøyfabrikantenes plikter til å tilgjengeliggjøre teknisk kjøretøyinformasjon. Pliktene forordningen pålegger kjøretøyfabrikantene vurderes som noe nytt som ikke dekkes av gjeldende lovhemler. For å kunne gjennomføre forordningen i norsk rett anses det derfor nødvendig med en lovendring.

Forordningen foreslås gjennomført i norsk rett ved vedlagte forslag til lovendring og ved inkorporasjon i forskrift. Det vises til at forordninger skal gjøres gjeldende «som sådan», jf. EØS-avtalen artikkel 7. Forskriftsendringene som følger av forordningen vil bli gjennomført i forskrift av 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy.

#### 2.1.2 Unntak for enkelte personer til å foreta arbeid på kjøretøy

I forbindelse med revisjon av forskrift av 13. mai 2009 nr. 589 om verksteder (verkstedforskriften), har bil- og verkstedsnæringen stilt spørsmål om vegtrafikkloven § 19 b gir tilstrekkelig hjemmel for å gjøre unntak for visse personkategorier, fra hovedregelen om at arbeid på kjøretøy bare kan utføres av godkjent verksted.

For å unngå tvil foreslås det å klargjøre bestemmelsen. Forslaget anses ikke å innebære noen realitetsendring.

#### 2.1.3 Medansvar for sikring av last

I «Rapport Vei 2017/03» utarbeidet av Statens havarikommisjon, ble to alvorlige trafikkulykker med vogntog som fraktet betongelementer undersøkt. Undersøkelsen avdekket at transportforetakene som var involvert i ulykkene hadde mangelfulle rutiner og prosedyrer for hvordan lasten skulle sikres. Det ble også avdekket mangelfull opplæring av sjåførene innenfor lastsikring i begge transportforetakene. Med bakgrunn i rapporten, ga Statens havarikommisjon for transport følgende tilrådning: «*Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen foreslår å endre Vegtrafikklovens § 23, slik at transportør og evt. avsender får et medansvar for at lasten er tilstrekkelig sikret, i tillegg til det ansvaret føreren allerede er pålagt.*», jf. Sikkerhetstilrådning Vei nr. 2017/09T.

For å følge opp denne tilrådingen, utarbeidet Vegdirektoratet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet et høringsnotat datert 10. mars 2022 med forslag om å etablere hjemmelsgrunnlag slik at transportforetak også får et ansvar for å sørge for at kjøretøyet er forsvarlig og forskriftsmessig lastet.

I regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren som ble lagt frem 25. oktober 2022, er et av tiltakene at det skal legges frem forslag til lovendringer for å innføre et medansvar for transportforetakene for sikring

Endringer i vegtrafikkloven (teknisk kjøretøyinformasjon og sikring av last) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2019/621

av last. Forslaget er blant annet ment å fremme et tryggere og mer seriøst arbeidsliv i vegtransportnæringen.

## 2.2 Høringen

### 2.2.1 Tilgjengeliggjøring av teknisk kjøretøyinformasjon og unntak for visse virksomheter og personer til å foreta arbeid på kjøretøy

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet sendte Statens vegvesen 3. mai 2022 på høring forslag til endringer i vegtrafikkloven § 19 for å innføre en hjemmel om å pålegge kjøretøyfabrikanter og deres representanter å utlevere teknisk kjøretøyinformasjon til bruk i kontroll. I tillegg omfattet høringen forslag om å presisere at § 19 b åpner for at enkelte virksomheter og personer kan unntas fra kravet om godkjenning fra Statens vegvesen til å foreta arbeid på kjøretøy. Høringsfristen utløp den 3. august 2022. Forslaget ble sendt til følgende instanser:

Departementene

Agder fylkeskommune  
 Arbeidstilsynet  
 Arbeidstilsynet i Danmark  
 Arbets- og næringsministeriet i Finland  
 Datatilsynet  
 Digitaliseringsdirektoratet  
 Direktorat for samfunnsikkerhet og beredskap  
 Direktoratet for Arbeidstilsynet  
 Direktoratet for eHelse  
 Forbrukerombudet  
 Forbrukerrådet  
 Færdselsstyrelsen i Danmark  
 Innlandet fylkeskommune  
 Justitsministeriet i Danmark  
 Konkurransetilsynet  
 Kripos  
 Likestillings- og diskrimineringsombudet  
 Miljødirektoratet  
 Møre og Romsdal fylkeskommune  
 Nordland fylkeskommune  
 Politidirektoratet  
 Politiets fellesforbund  
 Politi høgskolen  
 Regelrådet  
 Rogaland fylkeskommune  
 Sametinget  
 Sivilombudsmannen  
 Statens helsetilsyn  
 Statens Jernbanetilsyn

Statsforvalteren i Agder  
 Statsforvalteren i Innlandet  
 Statsforvalteren i Møre og Romsdal  
 Statsforvalteren i Nordland  
 Statsforvalteren i Oslo og Viken  
 Statsforvalteren i Rogaland  
 Statsforvalteren i Troms og Finnmark  
 Statsforvalteren i Trøndelag  
 Statsforvalteren i Vestfold og Telemark  
 Statsforvalteren i Vestland  
 Sysselmannen på Svalbard  
 Trafik- og Byggestyrelsen i Danmark  
 Transportstyrelsen Körkortsavdelningen i Sverige  
 Troms og Finnmark fylkeskommune  
 Trøndelag fylkeskommune  
 Utdanningsdirektoratet  
 Utrykningspolitiet  
 Vejdirektoratet i Danmark  
 Vestfold og Telemark fylkeskommune  
 Vestland fylkeskommune  
 Viken fylkeskommune

Advokatforeningen  
 Akademikerne  
 American Car Club of Norway  
 Arbeidsgiverforeningen SPEKTER  
 ATV-importørens Forening  
 Autobransjens Leverandørforening  
 Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund  
 Betongelementforeningen  
 Bil Kurs Rogaland  
 Bilbransjens opplæringskontor  
 Bilglassgruppen  
 Bilimportørens landsforening  
 BKK Bil  
 Bus AS  
 Byåsen videregående skole  
 Dekkimportørens landsforening  
 Fagforbundet  
 Fellesforbundet  
 Firehjuls Mopedenes Importør Forening  
 Forbundet for Ledelse og Teknikk  
 Forlaget Bjørgu Anlegg & Transport  
 Frie Bilimportørers forening  
 Gaupen-Henger AS  
 Glass og fasadeforeningen  
 Gunnar Hippe AS  
 Handels- og servicenæringens Hovedorganisasjon  
 HMS faglig forum  
 Haagensen Holding Enebakk AS  
 Inputdata  
 Iseveien Services AS  
 KBV Norge AS  
 Kongelig Norsk Automobilklub  
 Kursarrangør Bjørn Abrahamsen

Endringer i vegtrafikkloven (teknisk kjøretøyinformasjon og sikring av last) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2019/621

Landsorganisasjonen i Norge  
 Lastebileiernes Forening  
 LMK – Landsforbundet av Motorhistoriske  
 Kjøretøyklubber  
 MA – Rusfri Trafikk  
 Maskinentreprenørenes Forbund  
 Maskingrossistenes Forening  
 Moe mekaniske Kurs og Kompetansebygging  
 Motormännens Riksförbund Sverige  
 Motorsykkelpimportørenes Forening  
 Møller Digital AS  
 NAF  
 NHO Logistikk- og transport  
 NHO Transport  
 NMCU  
 NMK  
 NOKUT  
 Norges Bilbransjeforbund  
 Norges Bilspportforbund  
 Norges Bilutleieforbund  
 Norges Bondelag  
 Norges Caravanbransjeforbund  
 Norges Lastebileier-Forbund  
 Norges Motorsportforbund  
 Norges Taxiforbund  
 Norges Turbileierforbund  
 Norsk Arbeidsmandsforbund  
 Norsk Bobil og Caravan Club  
 Norsk Bobilforening  
 Norsk Bonde- og Småbrukarlag  
 Norsk Elbilforening  
 Norsk Scania AS  
 Norsk Sidevogn Klubb  
 Norsk Tjenestemannslag  
 Norsk Trafikkmedisinsk Forening  
 Norsk Veteranvogn klubb  
 Næringslivets Hovedorganisasjon NHO  
 Næringslivets sikkerhetsorganisasjon  
 Opplysningsrådet for Veitrafikken  
 Opplæringskontoret for bilfag AS  
 Opplæringskontoret for bilfag i Vestfold  
 PARAT  
 PKK-huset  
 ProMeister Solutions AS  
 STRO  
 Traktor- og landbruksmaskinimportørenes  
 forening  
 Transport- og Bygningsministeriet i Danmark  
 Transport og logistikkforbundet  
 Tredal AS  
 Trygg Trafikk  
 Tysse Mekaniske verksted AS  
 TØI Transportøkonomisk Institutt  
 Utdanningsforbundet  
 Volmax AS

Volvo Norge AS  
 Østenstad HMS-rådgivning

Statens vegvesen mottok 13 svar på høringen. Av disse informerte følgende ti høringsinstanser at de ikke hadde merknader til høringen:

Forsvarsdepartementet  
 Færdselsstyrelsen i Danmark  
 Helse- og omsorgsdepartementet  
 Justis- og beredskapsdepartementet  
 Klima- og miljødepartementet  
 Kommunikationsministeriet i Finland  
 NHO Transport  
 Norsk Motorcykel Union  
 Troms- og Finnmark fylkeskommune  
 Utdanningsdirektoratet

Følgende høringsinstanser hadde kommentarer til lovforslaget:

Norges Trafikkskolerforbund  
 Norsk Trafikkmedisinsk Forening  
 Norsk Veteranvogn Klubb

## 2.2.2 Medansvar for sikring av last

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet sendte Vegdirektoratet den 10. mars 2022 på høring forslag til endring av vegtrafikkloven § 23 for å pålegge transportforetak et ansvar for å sette fører i stand til å oppfylle lastsikringskravene, samt hjemmel til å gi nærmere regler om transportforetakets plikter i forskrift. Høringen omfattet også forslag til endringer i forskrift av 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften) for å pålegge transportforetak en veilednings- og dokumentasjonsplikt ved sikring av gods. Høringsfristen utløp den 10. juni 2022. Høringen ble sendt ut til følgende høringsinstanser:

Arbeids- og sosialdepartementet  
 Barne- og familiedepartementet  
 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  
 Utenriksdepartementet

Endringer i vegtrafikkloven (teknisk kjøretøyinformasjon og sikring av last) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2019/621

Alle landets kommuner	Kombimatic
Direktoratet for Arbeidstilsynet	Kommunens Sentralforbund
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	Kongelig Norsk Automobilklubb
Fylkeskommuner Agder fylkeskommune	Lastebileiernes Forening
Innlandet fylkeskommune	LeasePlan Norge AS
Kommunenens sentralforbund KS	Loyd's Industri A/S
Kommunikasjonsministeriet Finland	MAN Truck & Buss Norge AS
Konkurransetilsynet	Maskinentreprenørenes Forbund
KRIPOS	Maskinentreprenørenes Forbund
Liikennevirasto Trafikverket i Finland	Maskingrossistenes Forening
Miljødirektoratet	Mesta Konsern AS
Møre og Romsdal fylkeskommune	MoRek AS
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	Møllergruppen
Nordland fylkeskommune	Nettbuss AS
Oslo kommune	NHO Logistikk og Transport
Politidirektoratet	NHO Mat og Landbruk
Regelrådet	NHO Transport
Rogaland fylkeskommune	Nord-Kran AS
Sivilombudsmannen	Norges Automobil-Forbund
Statens innkrevingssentral	Norges Bilbransjeforbund
Statens vegvesen Drift og vedlikehold	Norges Bonde- og Småbrukarlag
Statens vegvesen Fellesfunksjoner	Norges Bondelag
Statens vegvesen IT	Norges Lastebileier-Forbund
Statens vegvesen Trafikant og kjøretøy	Norges Skogeierforbund
Statens vegvesen Utbygging	Norgesbuss AS
Tolldirektoratet	Nor-KA AS
Trafiksäkerhetsverket i Finland	Norsk Industri
Trafikstyrelsen i Danmark	Norsk Landbrukssamvirke
Trafikverket i Sverige	Norsk Transportarbeiderforbund
Transportstyrelsen i Sverige	Norske Skog
Troms og Finnmark fylkeskommune	NORSKOG
Trøndelag fylkeskommune	Norslep AS
Vejdirektoratet i Danmark	Nye veier AS
Vestfold og Telemark fylkeskommune	Næringslivets Hovedorganisasjon
Vestland fylkeskommune	Opplysningsrådet for vegtrafikken
Viken fylkeskommune	Personskadeforbundet Landsorganisasjonen i Norge
American Car Club Norway	Posten Norge-konsernet
Arbeidsgiverforeningen SPEKTER	Rambøll Norge AS
ASKO	Robol AS
Autobransjens Leverandørforening	Rolands Lastebilpåbygg AS
Bane NOR	Romerike buss og trailerskole
Bilimportørenes Landsforening	Rosendal Maskin
Bransjeutvalget for Bilbergere	Ruter AS
Byggenæringens Landsforening	Scania Norge
DB Schenker Norge	SINTEF
Falck Redning	Sjekkpunkt Norge AS
Fellesforbundet	Skab Norge AS
Finansnæringens Fellesorganisasjon	Skandinavisk Trafikksenter AS
Forlaget Last og Buss A/S	Skare & Nes AS
Forsvarsmateriell	Statens havarikommisjon for transport
Forsvarsstaben	Straumen Bil AS
Frie Bilimportørers Forening	Traktor- og landbruksmaskinimportørenes forening
H.C Petersen Norge AS	Transport og Bilfagenes Opplæringskontor Tobo
If Skadeforsikring	

Endringer i vegtrafikkloven (teknisk kjøretøyinformasjon og sikring av last) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2019/621

Transport og Logistikk forbundet

Transportøkonomisk institutt

Treindustrien

Truck & Trailer Industry AS

Trygg trafikk

Unibuss

VBK Karosseri Horten

Viking Redningstjeneste

Virke

Yrkesorganisasjonenes sentralforbund

Yrkestrafikkforbundet

Vegdirektoratet mottok svar fra 23 instanser. Av disse informerte følgende 5 høringsinstanser at de ikke hadde merknader til høringen:

Forsvarsdepartementet

Justis- og beredskapsdepartementet

Vest politidistrikt

NHO Transport

Nye Veier AS

Følgende høringsinstanser i tillegg til en privatperson hadde realitetsmerknader til lovforslaget:

Arbeidstilsynet

Forsvarsmateriell

Kommunikasjonsministeriet i Finland

Oslo politidistrikt

Politidirektoratet

Skatteetaten

Sysselemesteren på Svalbard

Trafikverket i Sverige

Trøndelag fylkeskommune

Vestfold og Telemark fylkeskommune

Øst politidistrikt

Fellesforbundet

Norges Lastebileier-Forbund

Norges Trafikkskoleforbund

Personskadeforbundet

UfoSkanTraf

Yrkestrafikkforbundet

## 3 Tilgjengeliggjøring av teknisk kjøretøyinformasjon

### 3.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven § 19 a hjemler regulering av periodisk kontroll av kjøretøy (såkalt «EU-kontroll»). I forskrift av 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy (PKK-forskriften), gis nærmere regler om gjennomføring av periodisk kontroll av norskregistrerte kjøretøy, godkjenning og krav til kontrollorgan, teknisk leder og kontrollør, tilsyn med og reaksjoner overfor disse, samt gebyr for godkjenning. Gjeldende regelverk for periodisk kontroll av kjøretøy har ikke plikter rettet mot kjøretøyfabrikanter.

PKK-forskriften § 9 stiller generelle krav til at kontrollorgan blant annet skal ha nødvendige tekniske data tilgjengelig for kjøretøy som skal kontrolleres. Dette kan, men må ikke nødvendigvis, omfatte de tekniske kjøretøyopplysningene regulert i Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/621. Det er heller ikke stilt krav til hvor kontrollorgan skal kunne hente de tekniske opplysningene til bruk ved gjennomføringen av periodisk kontroll.

Kontrollorgan får i dag i hovedsak tilgang til kjøretøytekniske opplysninger via virksomheter som selger sammenstillinger av slike opplysninger. Løsningene baserer seg i stor grad på private avtaler mellom kontrollorganene og kommersielle aktører.

### 3.2 Forslaget i høringsnotatet

#### 3.2.1 Hjemmel til å pålegge kjøretøyfabrikanter og deres representanter til å tilgjengeliggjøre teknisk kjøretøyinformasjon

I høringsnotatet ble det foreslått å innføre en fullmaktsbestemmelse i vegtrafikkloven som skal sikre tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag til å kunne gjennomføre forordning (EU) 2019/621 i norsk rett.

Nevnte forordning stiller krav til at kjøretøyfabrikanter gjør kjøretøyteknisk informasjon tilgjengelig i forbindelse med periodisk kjøretøykontroll. Opplysningene som skal gjøres tilgjenge-

lige gjelder blant annet teknisk informasjon om bremseutstyr, styring, sikt, lykter og elektrisk utstyr, aksler, hjul, dekk, sikkerhetsutstyr, avgassutstyr mv., jf. art 4. Opplysningene skal stilles til rådighet senest seks måneder etter at kjøretøyet er registrert eller tatt i bruk. Forordningen regulerer også tilfeller med trinnvis, blandet eller etappevis typegodkjenning.

Forslaget i høringsnotatet innebærer at det innføres et nytt tredje ledd i vegtrafikkloven § 19 som gir departementet hjemmel til i forskrift å gi regler om at kjøretøyfabrikanter eller deres representanter skal gjøre tilgjengelig tekniske opplysninger om kjøretøy til bruk i kontroll av kjøretøy.

Forslaget vil sikre kontrollorganene og relevante kompetente myndigheter, tilgang til opplysninger som kan være nødvendige eller hensiktsmessige for gjennomføring av kontroll, og vil kunne være et alternativ der opplysningene ikke gjøres tilgjengelig på annen måte.

#### 3.2.2 Virkeområdet for tilgjengeliggjøring av teknisk kjøretøyinformasjon

I høringsnotatet ble det vurdert to alternative virkeområder for den aktuelle fullmaktsbestemmelsen i vegtrafikkloven. Det første alternativet var at plikten for kjøretøyfabrikanter og deres representanter til å utlevere kjøretøyteknisk informasjon avgrenses til bruk i periodisk kontroll av kjøretøy. Dette hjemmelsgrunnlaget ble foreslått plassert i vegtrafikkloven § 19 a, som nytt tredje ledd, ettersom bestemmelsen regulerer periodisk kjøretøykontroll.

Det andre alternativet var at plikten til å utlevere kjøretøyteknisk informasjon ikke bare skulle gjelde periodisk kjøretøykontroll, men bruk i kontroll av kjøretøy generelt. Dette inkluderer også kontroll langs veg, jf. vegtrafikkloven § 19 og forvaltningskontroll som innebærer såkalt «hallkontroll», jf. vegtrafikkloven § 14. Dette forslaget ble foreslått hjemlet i vegtrafikkloven § 19, som nytt tredje ledd, ettersom bestemmelsen regulerer kontroll av kjøretøy generelt.

Fordi sistnevnte forslag også vil gjelde andre kontrollformål enn periodisk kjøretøykontroll, vil

virkeområdet være større enn det som er nødvendig for å gjennomføre forordning (EU) 2019/621 i norsk rett. Bakgrunnen for forslaget om et større virkeområde for utlevering av kjøretøyopplysninger, var blant annet at tilgjengeliggjøring av teknisk informasjon om kjøretøy kan bli tema for fremtidige EU-rettsakter knyttet til kontroll av kjøretøy. I tillegg kan det være formålstjenlig allerede nå å etablere en lovhjemmel som kan dekke et fremtidig behov for tilgang på teknisk kjøretøyinformasjon på flere kontrollområder.

I høringsnotatet ble det vist til at det i Statens vegvesens forvaltningskontroll, som innebærer teknisk kontroll av kjøretøy i hall, kan være hensiktsmessig med tilgang på teknisk informasjon om kjøretøy. Eksempelvis kan de tillatte toleranse- og grenseverdier, som fabrikanten setter på slitasjedeler, utslippsnivåer m.m. for det enkelte kjøretøy, være relevante som vurderingsgrunnlag i forbindelse med godkjenning av kjøretøy, etter forskrift av 28. juni 2022 nr. 1233 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften).

Det ble i høringsnotatet videre vist til at det også kan være hensiktsmessig å ha tilgang på slik informasjon når Statens vegvesen utfører kontroll langs veg. Her vil Statens vegvesen kunne kontrollere om mangler fra siste periodiske kontroll er rettet, samt kontrollere om det er behov for å pålegge full teknisk kontroll av kjøretøyet.

I høringsnotatet ble forslaget til ordlyd derfor foreslått å gjelde kontroll av kjøretøy generelt.

### 3.2.3 Nærmere om fabrikant og fabrikantens representant

I høringen ble det foreslått at pliktsubjektene «fabrikant» og «fabrikantens representant» skulle fremgå klart av ordlyden. Det ble videre bemerket at fabrikant og fabrikantens representant skal forstås på samme måte som i vegtrafikklovgivningen ellers, jf. Europaparlaments og Rådets forordninger (EU) 2013/167, 2013/168 og direktiv 2007/46/EF.

Definisjonen av kjøretøyfabrikant og fabrikantens representant følger også av forskrift av 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 10-2.

### 3.2.4 Nærmere om et eventuelt behov for ytterligere sanksjonsmuligheter

I høringsnotatet ble det gjort en vurdering av behovet for å innføre en hjemmel for å kunne reagere mot eventuelle brudd på den foreslåtte plikten til å gjøre tilgjengelig teknisk kjøretøy-

informasjon, på andre måter enn det som følger av den generelle straffebestemmelsen i vegtrafikkloven § 31.

Behovet for å innføre en eventuell reaksjon ble vurdert som lite, ettersom det finnes svært få norske kjøretøyfabrikanter i Norge, og fordi det ikke er stilt krav om bruk av de aktuelle opplysningene i kjøretøykontroll. Det ble videre vist til at Sverige har valgt å ikke innføre noen sanksjoner ved brudd på pliktene som følger av forordning (EU) 2019/621. Det ble derfor ikke foreslått noen sanksjonshjemmel i høringsnotatet, men Statens vegvesen ba særskilt høringsinstansene om innspill til om det bør reageres mot brudd på informasjonsplikten, og eventuelt hvordan det skal reageres.

## 3.3 Høringsinstansenes syn

*Norges Trafikkskoleforbund* støtter forslaget om å innføre en fullmaktsbestemmelse i vegtrafikkloven og at forordningen gjennomføres i PKK-forskriften. Forbundet foreslår videre at hjemmelen gjelder både for periodisk kontroll av kjøretøy og kontroll generelt, og viser til at man ved en kombinasjon tilgodeser både den periodiske kvalitetssikringen og den sporadiske. Forbundet bemerker at også plasseringen av bilens understellsnummer bør komme tydelig fram i opplysningene fra kjøretøyfabrikantene.

*Norsk Veteranvogn Klubb* uttaler at forslaget per i dag vil ha liten relevans for deres medlemmer, men at forslaget anses hensiktsmessig.

*Norsk Trafikkmedisinsk forening* finner at Statens vegvesens forslag ivaretar de trafikk-sikkerhetsmessige forhold som forslagene innebærer, og har ingen kommentarer ut over det.

De tre ovennevnte høringsinstansene som hadde kommentarer til forslaget var utelukkende positive. Ingen av høringsinstansene hadde merknader til hvorvidt det bør reageres mot brudd på den foreslåtte bestemmelsen. Det var heller ingen øvrige høringsinstanser som hadde merknader til andre deler av høringsnotatet.

## 3.4 Departementets vurderinger og forslag

Departementet konstaterer at ingen høringsinstanser er negative til forslaget om å innføre en hjemmel for at kjøretøyfabrikantene får en plikt til å utlevere teknisk informasjon om kjøretøy til bruk i kontroll, eller å gjennomføre forordningen i norsk rett.

Endringer i vegtrafikkloven (teknisk kjøretøyinformasjon og sikring av last) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2019/621

Norges Trafikkskoleforbund sitt innspill som gjelder opplysninger om bilens understellsnummer er ikke tema for denne høringen og vil først bli aktuelt å vurdere i forbindelse med forskriftsarbeidet.

#### *Nærmere om behovet for tilgjengeliggjøring av opplysninger*

Forslaget i høringsnotatet var å pålegge kjøretøyfabrikantene eller deres representanter å «utgi» tekniske opplysninger. Etter departementets syn samsvarer ikke en slik ordlyd med ordlyden i forordningen som viser til at informasjonen «shall be made available». Departementet foreslår derfor at ordlyden endres til «gjøre tilgjengelig», slik at den samsvarer bedre med forordningen.

Departementet ser nytten av å sikre kontrollorganene tilgang til opplysninger som kan være nødvendige eller hensiktsmessige for gjennomføring av kontroll, og vil kunne være et alternativ der opplysningene ikke gjøres tilgjengelig på annen måte. Selv om nødvendig informasjon i stor grad kan innhentes frivillig, kan det av ulike grunner, eksempelvis konkurransehensyn, i enkelte tilfeller være utfordrende å få tilgang til nødvendig informasjon på frivillig basis.

#### *Kjøretøyfabrikanter og deres kontaktpunkt*

Forordningen pålegger kjøretøyfabrikanten å utpeke et kontaktpunkt som er ansvarlig for å gi adgang til kjøretøyets tekniske opplysninger. Fabrikantens kontaktpunkt vil derfor også være et pliktsubjekt i tillegg til fabrikanten. Kontaktpunktet kan, men må ikke nødvendigvis, være fabrikantens representant (typisk importør).

I høringsnotatet var «kjøretøyfabrikanter eller deres representanter» foreslått som pliktsubjekter. Etter departementets syn samsvarer ikke en slik ordlyd med ordlyden i forordningen. Departementet viser til at kjøretøyfabrikanten kan utpeke et kontaktpunkt som ikke nødvendigvis er fabrikantens representant. Departementet mener følgelig at ordlyden bør endres til «kjøretøyfabrikanter og deres kontaktpunkt», slik at ordlyden samsvarer med forordningen.

#### *Virkeområdet for tilgjengeliggjøring av teknisk kjøretøyinformasjon*

Hensikten med kravet i forordning (EU) 2019/621 om at kjøretøyfabrikantene og deres kontaktpunkt gjør tilgjengelig teknisk kjøretøyinformasjon, er å

sikre at kontrollorganene og de relevante, kompetente myndighetene har tilgang på opplysninger som kan være nødvendige eller hensiktsmessige for gjennomføring av periodisk kontroll av kjøretøy. Et forslag om å gjøre tilgjengelig kjøretøyopplysninger til bruk i kontroll av kjøretøy generelt vil også omfatte andre kontrollformål utover periodisk kjøretøykontroll. Et slikt virkeområde vil da gå lenger enn det som er nødvendig for å gjennomføre forordningen i norsk rett.

Departementet vurderer det likevel slik at det vil kunne være nyttig med tilgang til kjøretøytekniske opplysninger på flere kontrollområder, særlig for Statens vegvesens arbeid med kontroll og godkjenning av kjøretøy. Departementet bemerker at teknologien er i stadig utvikling, og at det er viktig med oppdatert teknisk informasjon om kjøretøyene for både kontrollorganene og kontrollmyndighetene, slik at kontrollene kan gjennomføres så riktig som mulig.

Departementet har også merket seg at Sverige, ved gjennomføringen av forordning (EU) 2019/621 nasjonalt, har regulert kjøretøyfabrikantenes plikt til å utlevere teknisk kjøretøyinformasjon til å gjelde både bruk i kontroll langs veg og periodisk kontroll av kjøretøy. Departementet viser videre til at ingen av høringsinstansene har uttalt seg negativt til forslaget, samt at Norges Trafikkskoleforbund uttrykkelig støtter at bestemmelsens virkeområde skal gjelde bruk i kontroll generelt. På bakgrunn av dette opprettholder departementet forslaget om at virkeområdet skal gjelde kontroll av kjøretøy generelt.

#### *Bruk av de tekniske opplysningene i periodisk kjøretøykontroll*

Departementet bemerker at verken gjennomføringsforordningen (2019/621/EU) eller hoveddirektivet (2014/45/EU) stiller nærmere krav om faktisk innhenting eller bruk av de aktuelle kjøretøytekniske opplysningene. Behovet for slik informasjon varierer mellom medlemsstatene og avhenger blant annet av hvilket kontrollregime landene har valgt. Departementet anser det derfor hverken nødvendig eller hensiktsmessig å stille et nasjonalt krav om at kontrollorganene må bruke fabrikantenes kjøretøytekniske opplysninger.

#### *Nærmere om et eventuelt behov for ytterligere sanksjonsmuligheter*

Departementet har merket seg at ingen av høringsinstansene hadde merknader til hørings-



notatets omtale av et eventuelt behov for å innføre flere sanksjonsmuligheter for brudd på plikten til å tilgjengeliggjøre kjøretøytekniske opplysninger. Departementet støtter vurderingene i høringsnotatet og viser til at brudd på vegtrafikkloven med forskrifter uansett vil kunne anmeldes og straffes etter vegtrafikkloven § 31. Departementet vurderer at det ved gjennomføringen ikke er nødvendig med ytterligere reaksjonsmuligheter. Avhengig av utviklingen og erfaringene, kan det eventuelt bli aktuelt å vurdere dette senere.

Vegtrafikkloven § 31 siste ledd gir hjemmel for å innføre gebyr for overtredelser av vegtrafikklov-givningen. Bestemmelsen er generell, og dersom det viser seg å være behov for overtredelsesgebyr i tillegg, vil dette kunne innføres i forskrift med hjemmel i gjeldende § 31, jf. § 31 a. Departementet har derfor vurdert at det ikke er behov for ytterligere lovbestemmelser om dette.

## 4 Stortingets samtykke til EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023

### 4.1 EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 om innlemmelse av forordning (EU) 2019/621

---

EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 av 17. mars 2023 endrer EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport). Beslutningen inneholder en fortale og fire artikler.

*Fortalen* angir at Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/621 blir innlemmet i EØS-avtalen og hvilket vedlegg til EØS-avtalen som skal endres ved innlemmelse.

*Artikkel 1* viser til at nytt punkt 16c blir tilføyd i vedlegg XIII til EØS-avtalen.

*Artikkel 2* fastsetter at teksten til forordningen på islandsk og norsk, som kunngjøres i EØS-tillegget til «Den europeiske unions tidende», skal gis gyldighet.

*Artikkel 3* fastsetter at beslutningen trer i kraft etter at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser om at alle forfatningsrettslige krav etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt.

*Artikkel 4* fastslår at beslutningen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og i EØS-tillegget til «Den europeiske unions tidende».

### 4.2 Gjennomføring i norsk rett

---

Det er i vegtrafikkloven ikke særlige bestemmelser som gir hjemmel til å pålegge kjøretøyfabrikantene å gjøre tilgjengelig teknisk informasjon til bruk i periodisk kjøretøykontroll, slik forordningen krever. Gjennomføring i norsk rett

av forordningen medfører derfor behov for endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven).

Det vil også bli behov for endringer i forskrift av 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy, som omhandler periodisk kontroll av norskregistrert kjøretøy, godkjenning av og krav til kontrollorgan med videre.

Det anmodes derfor om Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 av 17. mars 2023 om innlemmelse av forordning (EU) 2019/621 i EØS-avtalen, jf. Grunnloven § 26 andre ledd.

### 4.3 Departementets vurdering

---

Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/621 stiller krav til at kjøretøyfabrikantene og deres kontaktpunkt gjør kjøretøyteknisk informasjon tilgjengelig for kontrollorganene som gjennomfører periodisk kjøretøykontroll («EU-kontroll»). Dette vil sikre at kontrollorganene og relevante kompetente myndigheter får tilgang til opplysninger som kan være nødvendige eller hensiktsmessige for gjennomføring av slik kjøretøykontroll, og vil kunne være et alternativ der opplysningene ikke gjøres tilgjengelig på annen måte.

Forordningen vurderes til å kunne bidra til bedre kvalitet på den periodiske kjøretøykontrollen, og gjennom det styrke trafikksikkerhet, etterlevelsen av miljøkrav og forbrukerrettigheter.

## 5 Unntak for enkelte personer til å foreta arbeid på kjøretøy

### 5.1 Gjeldende rett

Det følger av vegtrafikkloven § 19 b fjerde ledd at departementet i forskrift kan gi unntak fra kravet om godkjenning for «*enkelte typer kjøretøy, for enkelte typer arbeid og for enkelte verksteder etter nærmere angitte vilkår.*» Bestemmelsen har i lang tid vært forstått slik at den gir hjemmel til å unnta at visse personer – etter nærmere angitte vilkår – kan foreta arbeid på kjøretøy. En slik forståelse er lagt til grunn i forskrift av 28. oktober 2020 nr. 2170 om arbeid på kjøretøy (verkstedforskriften) § 6 første ledd, bokstav f og g. Bestemmelsen gir unntak for at «*eieren eller medlemmer av eierens husstand*» kan foreta reparasjoner og vedlikeholdsarbeid samt ombygging, oppbygging og påbygging av kjøretøy som er registrert på eieren, under forutsetning av at kjøretøyet ikke omsettes i næringsøyemed. Ifølge bestemmelsen skal det imidlertid ikke foretas reparasjonsarbeid på kjøretøy med omfattende skade, med mindre Statens vegvesen særskilt har gitt tillatelse til slikt arbeid.

Hensikten med unntaksbestemmelsen i verkstedforskriften § 6 bokstav f og g, jf. vegtrafikkloven § 19 b fjerde ledd, er å gi kyndige personer mulighet til å foreta enkle reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på eget eller egen husstands kjøretøy. Unntaket har vært oppfattet som praktisk, rimelig og forsvarlig. I forarbeidene til tidligere lov av 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av verksteder for motorvogn m.v. (Ot.prp. nr. 70 (1971–72)) kommer det frem av utkastet til lovtekst at eier eller medlemmer av eiers husstand også skal ha anledning til å foreta arbeid på eiers kjøretøy – forutsatt at dette ikke er ledd i næringsvirksomhet. Den vedtatte lovteksten ble imidlertid utformet generelt; «Departementet kan ved føresegn fastsette at visse reparasjons- og vedlikeholdsarbeid samt visse påbyggingsarbeid ikke skal gå inn under reglane i første ledd, og at det skal gjelde særreglar eller unntaksreglar for visse verkstader, visse kjøretøy og visse arbeid», jf. § 1 annet ledd. Med hjemmel i denne bestemmelsen ble det gitt nærmere unntaksregler for den aktuelle personkretsen i forskrift av 15. november 1973 nr. 9191 om kjøretøyverksteder. Lovbestem-

melsen synes etter dette å bygge på en klar forutsetning om at det også kan gis regler om å unnta visse personer fra kravet om godkjenning fra Statens vegvesen.

Dersom personer foretar arbeid på kjøretøy uten at vilkårene i bestemmelsen er oppfylt, og det oppstår materiell skade eller personskade som kan tilbakeføres til mangelfull reparasjon av kjøretøyet, kan en mulig konsekvens være at personen kan komme i et erstatningsansvar, eventuelt også straffeansvar, jf. vegtrafikkloven § 31.

### 5.2 Forslaget i høringsnotatet

I høringen ble det foreslått å endre vegtrafikkloven § 19 b fjerde ledd ved å klargjøre uttrykkelig at også visse personer – etter nærmere angitte vilkår – kan unntas fra godkjenningsplikten. Hensikten bak forslaget er å avskjære tvil fra bil- og verkstedbransjen om det er tilstrekkelig hjemmel for å gi eier og eiers husstand anledning til å arbeide på eiers kjøretøy uten godkjenning fra Statens vegvesen, slik det er regulert i gjeldende verkstedforskrift § 6 bokstav f) og g). Forslaget anses å være en presisering av det som anses å være gjeldende rett og er ikke ment å medføre noen materiell endring.

Det har også blitt reist spørsmål fra bransjen om unntaket er forenlig med hensynet til trafikk-sikkerheten, herunder om et slikt unntak kan føre til uforsvarlige reparasjoner av kjøretøy. I høringsnotatet ble det vurdert at forslaget til presisering av bestemmelsen fremdeles vil ivareta hensynet til trafikk-sikkerheten på en tilfredsstillende måte. I den sammenheng ble det vist til at det i verkstedforskriften § 2 andre ledd er en forutsetning for alt arbeid på kjøretøy – godkjenningspliktig arbeid eller ikke – at det skal utføres på forsvarlig måte av kompetent person. Videre at det ikke er anledning til å foreta arbeid på kjøretøy med omfattende skade, med mindre Statens vegvesen har gitt særskilt tillatelse til dette, jf. verkstedforskriften § 6 bokstav f, siste punktum. Kvaliteten på et eventuelt arbeid som er foretatt på kjøretøy kan også kontrolleres

gjennom ordningen med periodisk kjøretøykontroll («EU-kontroll»), jf. vegtrafikkloven § 19 a, jf. PKK-forskriften, samt ved kontroll langs veg, jf. vegtrafikkloven §§ 10 og 19, jf. forskrift av 13. oktober 2017 nr. 1615 om kontroll av kjøretøy langs veg.

I høringsnotatet ble ordlyden «verksteder» videre foreslått erstattet med «virksomheter» for å presisere at hjemmelen for å gi unntak ikke bare gjelder verksteder, men også andre virksomheter som har fått særlig arbeidstillatelse for bestemte typer arbeid på kjøretøy, jf. verkstedforskriften § 5.

### 5.3 Høringsinstansenes syn

---

*Norges Trafikkskoleforbund* ser at forslaget om ny ordlyd i vegtrafikkloven § 19 b fjerde ledd kan være med på å presisere bestemmelsen.

*Norsk Veteranvogn Klubb* uttaler at en presisering av hjemmelen for å gjøre unntak sikkert bare er en fordel og at de drar nytte av slikt unntak.

De to ovennevnte høringsinstansene som hadde kommentarer til forslaget om en presisering av hjemmelen i § 19 b fjerde ledd støttet forslaget. Høringsinstansene hadde ikke merknader til andre deler av høringsnotatet.

### 5.4 Departementets vurdering

---

Departementet konstaterer at ingen av høringsinstansene er negative til forslaget om å klargjøre hjemmelen i vegtrafikkloven § 19 b fjerde ledd.

Etter departementets syn tilsier hensynet til en klar og tilgjengelig hjemmel at bestemmelsens gjeldende materielle innhold på dette punkt bør tydeliggjøres. D e p a r t e m e n t e t opprettholder derfor forslaget fra høringsnotatet. Forslaget anses ikke å innebære noen realitetsendring.

## 6 Medansvar for sikring av last

### 6.1 Gjeldende rett

#### 6.1.1 Førerens ansvar for forsvarlig og forskriftsmessig lastsikring

Det følger av vegtrafikkloven § 23 første ledd første punktum, at føreren før kjøringen begynner skal sørge for at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand, og at kjøretøyet er forsvarlig og forskriftsmessig lastet. Førerens plikter med hensyn til teknisk stand og last er mest omfattende før kjøringen begynner. I realiteten innebærer dette et forbud mot å bruke et kjøretøy som ikke er forsvarlig og forskriftsmessig lastet slik bestemmelsen krever.

«[F]orskriftsmessig lastet» innebærer at kjøretøyet må være lastet i overensstemmelse med reglene for sikring av last, herunder forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften) kapittel 3 og kjøretøyforskriften kapittel 45.

At kjøretøyet skal være «forsvarlig lastet», innebærer i første rekke at kjøretøyet må være lastet slik at lasten ikke medfører fare eller skade for andre trafikanter, jf. bruksforskriften § 3-2. I kravet til forsvarlig lasting ligger det også at lasten ikke må være plassert slik at føreren av kjøretøyet blir hindret i å manøvrere kjøretøyet på forsvarlig måte, eller at førerens utsyn bakover gjennom speil blir tildekket, jf. bruksforskriften § 3-2 nr. 1. Verken påbudt lys eller kjennemerke må være tildekket. Vekten må også være mest mulig jevnt fordelt.

Det følger av bestemmelsens andre setning at føreren skal «sørge for» at kjøretøyet er forsvarlig lastet. Bestemmelsen innebærer i realiteten et forbud mot å fortsette kjøringen med et kjøretøy som ikke er forsvarlig lastet. Det kan imidlertid ikke stilles for strenge krav. Det kan selvsagt ikke forlanges at føreren til stadighet skal gå ut av kjøretøyet under bruken for å kontrollere. Men særlig ved ytre begivenheter eller når føreren merker spesielle forhold ved kjøretøyet, bør føreren undersøke kjøretøyet nærmere. I slike situasjoner må føreren foreta nærmere undersøkelser og eventuelle utbedringer for å oppfylle de plikter

som § 23 første ledd annet punktum pålegger vedkommende.

Med last må forstås ikke bare ting, men også dyr. Personbefordring i kjøretøy er nærmere regulert i bruksforskriften § 3-1 og faller således utenfor.

Pliktene etter vegtrafikkloven § 23 skiller ikke på kjøretøy og omfatter derfor alle typer. Kjøretøy er definert som «*innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner*», jf. vegtrafikkloven § 2 andre ledd. I forarbeidene til vegtrafikkloven § 2 (Ot.prp. nr. 23 (1964–65) s. 38), er det presisert at også tilhengere, semitrailere eller andre tilhengerformer anses som kjøretøy.

Videre har også andre personer som har fått rådigheten over kjøretøyet, ansvar for at kjøretøyet er i forsvarlig stand, jf. vegtrafikkloven § 23 andre ledd.

#### 6.1.2 Kontroll av lastsikring

Det følger av vegtrafikkloven §§ 10 og 19 at Statens vegvesen og politiet kan pålegge kontroll av kjøretøy. Nærmere regler om kontroll av kjøretøy langs veg, blant annet kontroll av lastsikring, er gitt i forskrift av 13. oktober 2017 nr. 1615 om kontroll av kjøretøy langs veg § 11.

Kontroll av lastsikring gjennomføres i hovedsak som ledd i Statens vegvesens og politiets generelle kontrollvirksomhet, men kan også gjennomføres som egne temakontroller, der kun lastsikringen kontrolleres. Kontrollen utføres som en visuell kontroll eventuelt med beregning av lasten, hvor det blant annet gjøres en vurdering av om kjøretøyet er egnet for transporten, om lasten er hensiktsmessig plassert på kjøretøyet, om tilstand og styrke til lastbærer er tilstrekkelig, om innfestingspunktene som er benyttet har tilstrekkelig antall og styrke samt om plasseringen av innfestingspunktene er hensiktsmessig. Eventuell dokumentasjon på lastsikringen, ved eksempelvis lastsikrings sertifikat, kan inngå i vurderingen, der det er utstedt.

Mangler som oppdages i en kontroll av lastsikring klassifiseres i en av følgende grupper avhengig av alvorlighetsgrad: liten mangel, stor mangel og farlig mangel, jf. direktiv (EU) 2014/47.

Statens vegvesens utekontrollinstruks gir videre anvisning på aktuelle reaksjoner ved de ulike manglene:

*Liten/mindre mangel* foreligger når lasten er riktig sikret, men det kan være hensiktsmessig å gi råd om sikkerhet. I slike tilfeller gis det normalt ingen sanksjoner.

*Stor/vesentlig mangel* foreligger når lasten ikke er tilstrekkelig sikret og det kan være en mulighet for at lasten eller deler av den forskyves eller velter. Store mangler sanksjoneres normalt med bruksforbud inntil forholdet er utbedret eller til lasten er lastet av, jf. vegtrafikkloven § 36 nr. 1 bokstav c, jf. bruksforskriften §§ 3-2, og 3-3.

*Farlige mangler* foreligger dersom trafikk-sikkerheten settes i fare ved 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, eiendom eller miljø. Ved farlige mangler skal det som utgangspunkt reageres med anmeldelse, jf. vegtrafikkloven § 31 i tillegg til bruksforbud, jf. vegtrafikkloven § 36 nr. 1 bokstav c, jf. bruksforskriften §§ 3-2, og 3-3.

Anmeldelsene fra Statens vegvesens kontrollører følges opp av politi/påtalemyndigheten, jf. vegtrafikkloven § 31.

### 6.1.3 Nærmere om de ulike reaksjonsmulighetene ved mangelfull sikring av last

#### *Alminnelig straffebestemmelse*

Ved overtredelse av vegtrafikkloven § 23, herunder de nærmere kravene til plassering og sikring av gods i forskrift om bruk av kjøretøy kap. 3, kan fører i dag straffes etter vegtrafikkloven § 31.

Etter vegtrafikkloven § 31 første ledd første punktum kan «[d]en som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven straffes [...]». Bruddet straffes med bot eller fengsel. Det samme gjelder overtredelse av enkeltvedtak gitt i medhold av vegtrafikkloven, og brudd på forbud etter §§ 35 og 36, jf. § 31 andre punktum.

Ordlyden «den som» innebærer at både enkeltpersoner og juridiske personer omfattes. Hvorvidt det er et foretak eller en enkeltperson som er ansvarlig beror på en tolkning av den enkelte handlingsnormen som er brutt.

#### *Bruksforbud*

Vegtrafikkloven § 36 gir hjemmel til blant annet å kunne nedlegge forbud mot bruk av kjøretøy.

Etter første ledd bokstav c, kan Statens vegvesen eller politiet forby bruken av en motorvogn og tilhenger til motorvogn for så lang tid som nødvendig når «kjøretøyet ikke er i forsvarlig stand eller kjøretøyets last ikke er forsvarlig sikret». Bruksforbud er et administrativt vedtak som kan anvendes av trafikksikkerhetsmessige grunner.

#### *Foretaksstraff*

Lov av 20. mai 2005 nr. 28 om straff (straffeloven) gir egne bestemmelser om foretaksstraff, henholdsvis i §§ 27 og 28. Bestemmelsene gir hjemmel til blant annet å kunne ilegge foretaksstraff for brudd på kravene til lastsikring. Straffen kan være bot, fradømmelse av retten til å utøve virksomheten eller forbud mot å utøve den i visse former, og det kan også ilegges inndragning, jf. straffeloven § 27 tredje ledd.

Påtalemyndigheten og domstolene er gitt en skjønnsmessig adgang til selv å avgjøre om det skal ilegges foretaksstraff eller ikke, jf. bestemmelsens ordlyd «kan». I vurderingen av om et foretak skal straffes, skal det blant annet tas hensyn til momentene som er listet opp i straffeloven § 28.

#### *Overtredelsesgebyr*

Det er i dag ikke fastsatt regler om overtredelsesgebyr ved brudd på bestemmelsene om lastsikring, hverken for sjåfør eller foretak. Men vegtrafikkloven § 31 siste ledd, jf. § 31 a gir hjemmel for å fastsette i forskrift at overtredelser av bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven, skal kunne sanksjoneres med overtredelsesgebyr i stedet for straff.

### 6.1.4 Arbeidsgivers ansvar for sikkerhet

Transportforetak har som arbeidsgiver også plikter etter lov 17. juni 2005 nr. 62 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven).

Arbeidsgivere har etter arbeidsmiljøloven § 3-2 et hovedansvar for at sikkerheten på arbeidsplassen blir ivaretatt, og må derfor ta særskilte forholdsregler for å kunne ivareta den. Bestemmelsen krever blant annet at arbeidsgiveren sørger for at arbeidstaker får den opplæring, øvelse og instruksjon som er nødvendig, jf. første ledd bokstav a. Forarbeidene til bestemmelsen (Ot.prp. nr. 3 (1975–76) s. 109) presiserer at dette særlig må følges opp på arbeidsplasser med høy ulykkesrisiko, og at informasjon, opplæring mv. ikke bare må være en engangsforeteelse.

## 6.2 Utenlandsk rett

### 6.2.1 Rettstilstanden i Sverige

I svensk rett er reglene om krav til lastsikring fastsatt i Trafikförordningen kapittel 3 §§ 78- 83. Mer spesifikke krav til lastsikring og kontroll av lastsikring finnes i «Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lastsäkring och kontroll av lastsäkring på och i fordon» (TSFS 2017:25). Ansvar for at disse reglene overholdes ligger på fører. Fører har også det straffettslige ansvaret for lastsikring av kjøretøy, uansett om det er snakk om privat transport eller transport i næring, jf. Trafikförordningen (SFS 1998:1276) kapittel 14 § 3. Skyldkravet er forsett eller uaktsomhet, og overtredelser straffes med bøter.

### 6.2.2 Rettstilstanden i Danmark

De danske reglene om lastsikring følger av Færdselsloven § 118. I likhet med Sverige er det i Danmark sjåføren alene som har ansvaret for å overholde reglene om lastsikring. Overtredelse straffes med bøter, men kan etter § 118 stk. 7 straffes med fengsel inntil ett år og seks måneder dersom vedkommende «forsættlig har voldt skade på andres person eller ting, forsættlig har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført motordrevet kjøretøy på særligt hensynsløs måte», jf. § 126 stk. 1 nr. 4.

### 6.2.3 Rettstilstanden i Finland

I finsk rett er det føreren av kjøretøyet som generelt har ansvaret ved overtredelse av bestemmelsene om lastsikring, jf. Vägtrafiklag § 168. I motsetning til Sverige og Danmark, er det imidlertid gitt en særbestemmelse i Vägtrafiklag § 114 for kommersielle transportere (med unntak av transport av farlig gods som er regulert i egen lov). Bestemmelsen i Vägtrafiklag § 114 gir blant annet et tilleggsansvar for transportør for å gi de som laster godset korrekte og tilstrekkelige opplysninger om kjøretøyet. Transportøren har videre et ansvar for å påse at kjøretøyet er egnet for transporten, og at kjøretøyet har tilstrekkelig lastsikringsutstyr. I tillegg har avsender av godset og transportørens oppdragsgiver et ansvar for at de som skal laste kjøretøyet har tilstrekkelig og korrekt informasjon om godset som skal transporteres. Finland er det eneste av de nevnte nordiske landene som har et slikt tilleggsansvar i sin vegtrafikklovgivning.

## 6.3 Forslaget i høringsnotatet

### 6.3.1 Transportforetakets plikt til å sette fører i stand til å oppfylle sine lastsikringsplikter

#### *Nærmere om medansvar*

Statens vegvesen foreslo i høringsnotatet endringer i vegtrafikkloven § 23 ved å innføre et nytt tredje ledd, som pålegger transportforetak et ansvar for å sette fører i stand til å oppfylle gjeldende krav til lastsikring. Forslaget innebærer å etablere et medansvar for transportforetaket, ved å tydeliggjøre at det også har et ansvar for å følge opp lastsikringskravene, i tillegg til det ansvaret sjåføren er ilagt etter § 23 første ledd. Transportforetaket som har påtatt seg transportoppdraget skal dermed aktivt påse og legge til rette for at føreren kan gjennomføre transporten på en forsvarlig og forskriftsmessig måte. Lastsikringskravene følger av forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften) kapittel 3.

Formålet med forslaget er å gi bedre trygghet for fører og bidra til mer trafikksikre transportere. Forslaget gir et signal til bransjen om at transportforetaket må være bevisst sin rolle og bistå fører til å oppfylle lastsikringen ved blant annet god opplæring, gode sikkerhetsrutiner, veiledning ved sikring av last før og under transport, og sørge for at fører har korrekt sikringsutstyr tilgjengelig.

Forslaget er imidlertid ikke ment å frita eller innskrenke førers hovedansvar. Føreren av kjøretøyet vil fremdeles ha hovedansvaret for at kjøretøyet er forsvarlig og forskriftsmessig lastet, jf. vegtrafikkloven § 23 første ledd, da det er føreren som utfører transporten og som har best forutsetninger til å sørge for at dette er i orden.

Forslaget til nytt tredje ledd andre punktum vil videre gi hjemmel for departementet til å gi nærmere regler om transportforetakets plikter i forskrift.

Forslaget i høringsnotatet omfattet i tillegg forslag til endringer i bruksforskriften kapittel 3, herunder nærmere regler om foretakets veilednings- og dokumentasjonsplikt ved bruk av visse typer kjøretøy. Dette vil redegjøres for i eget forskriftsarbeid, men vil likevel kort omtales under punkt 6.3.2.

#### *Ansvar for transportforetak*

Fra et behov for frakt av gods oppstår, til tjenesten er levert, involveres ofte mange ledd. Det kan være produsent, vareeier, avsender, varebestiller,

oppdragsgiver, speditør, transportforetak, sjåfør mv. Ansvarskjeden i et transportoppdrag er ofte komplisert, og noen transportledd kan også inneha flere roller.

Tilrådingen fra Statens havarikommisjon, jf. punkt 2.1.3, angir et medansvar for «transportør og ev. avsender». Høringsnotatet avgrensner imidlertid medansvaret for sikring av last til «transportforetak». Bakgrunnen for dette er at «transportforetaket» anses å være leddet i transportkjeden som er nærmest sjåføren, og som i størst grad vil kunne påvirke at lasten sikres forsvarlig og forskriftsmessig. I høringsnotatet vises det til at transportforetaket er den parten som har påtatt seg transportoppdraget og som skal følge transporten hele vegen, i motsetning til avsender som kun avgir godset til transport. Det vil derfor være utfordrende å ansvarliggjøre avsender for at transporten skjer i strid med lastsikringskravene ettersom lastsikringen ofte vil ligge utenfor avsenders kontroll. Det ble derfor vurdert at intensjonen bak tilrådingen fra Statens havarikommisjon best vil ivaretas ved å innta et tilleggsansvar kun for transportforetaket.

I høringsnotatet er videre ordlyden «transportforetak» og ikke «transportør» foreslått, for å sikre at transportforetaket som juridisk person får et tilleggsansvar for lastsikring. Med transportforetak menes foretaket som har disposisjonsrett over kjøretøyet og som har påtatt seg å utføre transporten. Disposisjonsretten omfatter de som eier et kjøretøy, disponerer et kjøretøy gjennom leie- og leasingavtale eller som har lånt kjøretøy.

I de tilfellene hvor foretaket og fører er samme person, slik som i enkeltpersonforetak, vil føreren som har hovedansvaret for lastsikringen, uansett være ansvarlig etter vegtrafikkloven § 23 første ledd

#### *Behov for å innføre eventuelle nye sanksjonshjemler ved brudd*

I høringsnotatet ble det også drøftet om det kunne være hensiktsmessig å tydeliggjøre transportforetakets straffeansvar i en egen, ny straffebestemmelse i vegtrafikkloven. Det ble vurdert at en egen straffebestemmelse ovenfor transportforetak vil kunne skape usikkerhet knyttet til det straffeansvaret som allerede eksisterer. Som nevnt i punkt 6.1.3, gir vegtrafikkloven § 31 hjemmel for å straffe «den» som overtrer bestemmelsen. Dette vil omfatte foretaket dersom det er foretaket som ikke har overholdt sine plikter etter bestemmelsen.

I høringsnotatet fremgår det videre at det på et senere tidspunkt kan være aktuelt å vurdere innføring av overtredelsesgebyr ovenfor transportforetak, ved brudd på nærmere bestemmelser om dokumentasjonskrav i bruksforskriften, dersom de blir innført. Videre at det også kan vurderes om enkelte av de mindre alvorlige lastsikringsovertredelsene som fører har overtrådt kan være egnet for overtredelsesgebyr. Denne høringen omhandlet imidlertid ikke innføring av overtredelsesgebyr.

### **6.3.2 Hjemmel til å gi regler om transportforetakets plikter i forskrift**

#### *Generelt*

Forslaget i høringsnotatet oppstiller en hjemmel for departementet til i forskrift å gi nærmere regler om transportforetakets plikter. Hjemmelen er særlig ment å kunne brukes til å gi regler om dokumentasjonskrav i bruksforskriften, se mer om dette nedenfor.

Bestemmelsen er i høringsnotatet foreslått vid slik at det på et senere tidspunkt kan vurderes andre plikter som utledes av transportforetakets medansvar, eksempelvis å forskriftsfeste krav om særlig opplæring innen lastsikring, sikkerhetsprosedyrer og internkontroll i transportforetaket med videre.

#### *Nærmere om forslag til endringer i bruksforskriften*

I høringsnotatet ble det samtidig med ovennevnte forslag til endring i vegtrafikkloven § 23, også foreslått endringer i bruksforskriften ved at transportforetaket pålegges en generell veilednings- og dokumentasjonsplikt ved sikring av og plassering av gods i kjøretøyet.

Forslaget består i å innføre en ny § 3-2 a i bruksforskriften som skal tydeliggjøre at transportforetaket, ved frakt av gods med høy transportrisiko, skal påse at føreren har nok informasjon om transporten slik at lasten kan sikres forskriftsmessig. Slik informasjon vil eksempelvis være opplysninger om godsets vekt, antall kollen og materiale. Videre består forslaget i at informasjonen også skal inneholde en beskrivelse av hvordan godset skal sikres og hva slags sikringsutstyr som skal benyttes. Denne veiledningsplikten for transportforetaket er ikke ment å frita eller innskrenke førers hovedansvar for forsvarlig og forskriftsmessig lastsikring.

I forslaget til ny forskriftsbestemmelse inntas også en definisjon av begrepet «transportforetak»,



med samme ordlyd som i lovforslaget. I det tilfellet hvor foretaket og fører er samme person, slik som i enkeltpersonforetak, vil føreren som har hovedansvaret for lastsikringen, også her være ansvarlig.

Forskriftsforslaget avgrenses videre til kjøretøy over 3500 kg. Bakgrunnen for denne avgrensningen er at behovet for en veilednings- og dokumentasjonsplikt ikke anses like stort for lettere kjøretøy, samt at lasteevnen og risikoen for alvorlige ulykker generelt er begrenset for godstransport under 3500 kg. I denne sammenheng blir det vist til at sikkerhetstilrådingen fra Statens havarikommisjon, 2017/08T, knytter behovet for å stille krav om dokumentasjon og veiledning til «transport av gods med store vekter og dimensjoner». Forslaget til ny bestemmelse i bruksforskriften gjelder derfor såkalte «høyrisikotransporter», i motsetning til lovforslaget som gjelder generelt. Hva som anses som transporter med høy risiko er nærmere beskrevet i forskriftsforslaget.

For de fleste typer gods er det mulig for førere å få informasjon om hvordan godset skal sikres gjennom etablerte veiledere og offentlig tilgjengelig informasjon. Når det gjelder gods med store vekter og dimensjoner er det derimot vanskelig å finne slik informasjon, da det for hver enkelt transport må gjøres en individuell vurdering av hvordan godset skal plasseres og sikres i kjøretøyet.

Dokumentasjonskravet er først og fremst ment å være et hjelpemiddel for fører. Ved kontroll vil kontrollørene undersøke om føreren har sikret lasten i henhold til dokumentasjonen. Dokumentasjonen vil da være sentral i vurderingen av om det skal sanksjoneres mot fører og/eller foretak.

## 6.4 Høringsinstansenes syn

Flertallet av høringsinstansene støtter forslaget om å innføre et medansvar for transportforetak for lastsikring i vegtrafikkloven, men enkelte av disse har innspill til blant annet etterforskningen, sanksjoneringen og avklaringen av ansvarsforholdet til andre aktører i transportkjeden. Det har også kommet enkelte innspill som går utover lovforslaget i denne høringen, herunder innspill til forskriftsforslaget, sjåfør opplæring, og stuersertifikat for avsender og som bare vil omtales i begrenset grad.

*Hjemmel for å pålegge transportforetak et medansvar for sikring av last*

*Forsvarsmateriell, Kommunikationsministeriet i Finland, Norges Trafikkskoleforbund, Personskade-*

*forbundet, Trøndelag fylkeskommune, og Vestfold og Telemark fylkeskommune støtter forslaget slik det fremkommer i høringsnotatet.*

*Fellesforbundet og Norges Lastebileier-Forbund mener avsender også må ansvarliggjøres for at de kan støtte forslaget. I tillegg har en privatperson kommentert at forslaget er utydelig og at det innbyr til mer byråkrati.*

*Arbeidstilsynet er generelt positive til lovforslaget. Arbeidstilsynet er enige i at transportforetaket peker seg ut som det mest relevante pliktsubjektet i tillegg til sjåføren, og viser til at transportoppdrag ofte involverer mange ledd av aktører og virksomheter og at det kan være utfordrende å plassere ansvar hos andre enn sjåfør og transportforetak. Arbeidstilsynet mener dette imidlertid ikke utelukker ansvar for også andre deler av transportkjeden. Tilsynet mener et ansvar også for andre aktører i transportkjeden kan være hensiktsmessig for å styrke trafikk-sikkerheten og sjåførenes arbeidsmiljø. Videre peker tilsynet på at transportulykker kan være arbeidsulykker og at arbeidsgivers ansvar etter arbeidsmiljøloven i etterfølgende rettssaker i svært liten grad har blitt vurdert. Arbeidstilsynet mener forslaget også vil kunne bidra til å synliggjøre arbeidsgiveransvaret etter arbeidsmiljøloven.*

*Fellesforbundet mener at forslaget presiserer det ansvaret transportforetakene i kraft av å være arbeidsgiver allerede har. Forbundet mener at transportforetaket fra før har et klart ansvar, både for at sjåføren har fått tilstrekkelig opplæring, og for at sjåføren har det nødvendige utstyret for å kunne sikre lasten. Forbundet trekker frem at det stadig blir vanligere at sjåfører henter containere og traller som er ferdig lastet, og at disse i noen tilfeller også er plomberte. Fellesforbundet mener at det i disse tilfellene ikke er praktisk mulig for sjåfør å ha full oversikt over hvordan lasten er fordelt og hvordan den er sikret. Forbundet mener sjåføren i slike tilfeller ikke vil være i stand til å overholde sitt ansvar etter dagens lovverk. Fellesforbundet mener videre at det fremlagte forslaget til endring av vegtrafikkloven § 23 ikke bidrar til å løse det Statens havarikommisjon har påpekt i sin rapport og støtter derfor ikke forslaget.*

*Norges Lastebileier-Forbund (NLF) er generelt positive til alle tiltak som kan bedre trafikk-sikkerheten på norske veger, som er deres medlemmers arbeidsplass, og støtter intensjonen i forslaget. Videre peker NLF på at transportkjeden består av mange aktører som kan påvirke lastsikringen. NLF viser til at det kun er i Sverige og Norge at hele ansvaret ligger på fører og foretak. NLF*

mener at avsender også må ansvarliggjøres og at dette må innføres for at de kan støtte forslaget til endring av vegtrafikkloven § 23.

*Yrkestrafikkforbundet* (YTF) er positive til å innføre et tilleggsansvar for transportforetak ved lastsikring og mener forslaget kan være et kraftfullt bidrag til å redusere omfanget av uforsvarlig godstransport langs veg. YTF viser til at risikobildet ved lastsikring er sammensatt og at manglende kompetanse hos sjåfør ikke nødvendigvis er hovedårsaken til uønskede hendelser, men at det kan skyldes et samspill mellom flere faktorer. YTF peker også på at transportkjeden består av mange ledd, som kan bidra til et uoversiktlig ansvarsbilde og økt risiko for uønskede hendelser. YTF mener videre at avsender, spesielt den samme over tid som for eksempel faste oppdragsgivere slik som vareleverandører og -produsenter, i praksis kan oppleves å stå nærmere sjåfør enn transportforetak og at avsendere derfor også bør pålegges et ansvar. YTF ønsker at bestemmelsen også hjemler en gjensidig informasjonsplikt for transportbestiller og transportforetak om varens beskaffenhet overfor sjåfør.

*Norges Trafikkskoleforbund* ser positivt på forslaget, og mener det er på høy tid at dette blir satt på agendaen. Forbundet mener at en tydeliggjøring av transportforetakets medvirkningsansvar vil gi et klart signal til transportforetakene og bransjen om at fører ikke lenger skal bære ansvaret for lastsikringen alene, og at det vil bidra til at fører får de beste forutsetninger for å kunne utføre korrekt lastsikring. Norges Trafikkskoleforbund ønsker i tillegg at avsender og transportbestiller/eier av godset også får et ansvar.

*Personskadeforbundet* har i lang tid ønsket at transportforetak ble pålagt et større ansvar for å tilse at transportoppdrag blir gjennomført på en forskriftsmessig og trafikksikker måte. Forbundet støtter forslaget og er enige med Statens vegvesen i at forslaget vil ha en preventiv effekt og bidra til økt trafikksikkerhet.

*Trafikverket* i Sverige vurderer at de foreslåtte endringene har marginal innvirkning på virksomheten som drives innenfor deres ansvarsområde. Trafikverket gir derfor ingen konkrete kommentarer til forslaget.

*Forsvarsmateriell* stiller seg positive til endringer som kan bidra til sikrere kjøretøy, bedre trafikksikkerhet og redusere skader ved ulykke. Forslaget har ikke negativ innvirkning på forsvarrets kjøretøy eller ansvaret deres som arbeidsgiver.

*Kommunikasjonsministeriet i Finland* mener at de foreslåtte endringene er velbegrunnede og kan

forbedre trafikksikkerheten. Ministeriet presiserer at det er viktig å avklare ansvarsforholdene innenfor transportkjeden. Endringene har også likheter med den finske lovgivningen, noe som de mener kan lette den gjensidige anerkjennelsen av lovgivningen mellom Finland og Norge.

*Trøndelag fylkeskommune* mener forslagene vil bidra til å trygge sjåførenes arbeidsdag samt bidra til økt trafikksikkerhet.

#### *Kontroll, reaksjoner og etterforskning*

*Oslo politidistrikt* (OPD) støtter tiltak som kan bedre trafikksikkerheten. OPD påpeker at politiet, på lik linje med Statens vegvesen, er kontrollmyndighet og at det er viktig at det tilrettelegges for at også politiet kan utøve effektiv kontroll. OPD viser i denne sammenheng til at man bør unngå samme situasjon som med kontroll av overlast med tunge kjøretøy hvor politiet i dag er avhengig av SVVs system «VaDis» for å skrive kontrollrapport ved illeggelse av overlastgebyr. OPD knytter videre enkelte betenkeligheter til etterforskningen av eventuelle brudd på ny bestemmelse. OPD viser til at ved transportforetakets overtredelse av nytt tredje ledd vil fører allerede ha status som mistenkt /siktet for overtredelse av første ledd. For å kunne avdekke om transportforetaket har satt fører i stand til å oppfylle sine plikter vil dette kreve et avhør av føreren. Siden føreren vil være mistenkt i samme sak blir det da viktig at avhørsprosessen blir fulgt med tanke på dennes rettigheter og plikter, herunder at man skal gjøres kjent med straffelovens § 222 m.m.

*NLF* mener at det må tydeliggjøres når foretaket er et ansvarssubjekt og er strafferettslig ansvarlig, samt forholdet til foretaksstraff. NLF viser til at det ikke fremkommer hvor alvorlige feil som har blitt avdekket i kontroll, og at det er uklart hvilket alvorlighetsnivå som vil medføre sanksjoner og om mindre feil i fremtiden vil medføre gebyr.

*Yrkestrafikkforbundet* er positive til at overtredelsesgebyr vil være en mulig reaksjon for brudd på § 23, men mener at foretaksstraff likevel må vurderes i de alvorligste tilfellene.

*Politidirektoratet* er overordnet positive til formålet med forslaget og signaleffekten forslaget gir, men bemerker at overtredelser av bestemmelsen vil kunne være utfordrende og ressurskrevende å etterforske. Direktoratet peker på at dette særlig gjelder der en eller flere av de involverte aktørene har tilhold i utlandet. Politidirektoratet viser til Øst politidistrikt sine merk-

nader til utfordringene rundt etterforskningen av slike saker. Politidirektoratet er enig med Statens vegvesen i at det ikke synes å være behov for en særlig straffebestemmelse om foretaksstraff i vegtrafikkloven, og legger til grunn at bestemmelsene i straffeloven §§ 27 og 28 er tilstrekkelig for sanksjonering av transportforetak med straff. Politidirektoratet viser videre til Øst politidistrikts øvrige merknader til forslaget.

*Øst politidistrikt* er prinsipielt enig i at transportforetak bør ha et tilleggsansvar ved sikring av last, men mener det er uklart hva et foretak må foreta seg dersom fører har fått opplæring etter trafikkopplæringsinstruksen. Øst politidistrikt mener det kan bli utfordrende å etablere straffbar uaktsomhet hos transportforetaket dersom det ikke foreligger konkrete krav til foretaket. Politidistriktet savner en bredere diskusjon av denne problemstillingen og er derfor også usikre på forslagets effektivitet. Øst politidistrikt ser ikke behov for å innføre en særlig bestemmelse om foretaksstraff i vegtrafikkloven, da de alminnelige bestemmelsene i straffelovens §§ 27 og 28 er tilstrekkelige. Øst politidistrikt peker videre på at anmeldelser for brudd på transportforetakenes plikter ved lastsikring, medfører økt ressursbruk for politi- og påtalemyndighet ved etterforskning og irettføring. Politidistriktet mener at forholdene ikke så enkelt kan avgjøres ved forelegg, da foretakets ledelse normalt må avhøres for å kartlegge hvilke rutiner og dokumentasjon foretaket har på plass.

#### *Ordlyd, virkeområde m.m.*

Øst politidistrikt støtter Vegdirektoratets vurdering om at «transportforetak» som begrep er bedre egnet til å avgrense mot fører enn «transportør».

*Oslo politidistrikt* mener at ordlydsforslaget også kan medføre noen juridiske utfordringer. OPD peker på at det burde komme frem av lovteksten at forslaget til nytt tredje ledd ikke skal fritta eller innskrenke førers hovedansvar for lastsikringen.

*Sysselmasteren på Svalbard* gjør oppmerksom på at både vegtrafikkloven og bruksforskriften gjelder på Svalbard, jf. forskrift 10. november 1993 nr. 1018 om vegtrafikkloven med forskrifters gyldighet på Svalbard. Sysselmasteren presiserer at forslagets gyldighet på Svalbard ikke er berørt i forslaget i høringsnotatet, noe de savner. Sysselmasteren trekker videre frem viktigheten av at

samferdselsmyndigheten gir informasjon, oppdateringer, og opplæring i nytt regelverk som gjelder for Svalbard, blant annet på transportområdet.

#### *Økonomiske og administrative konsekvenser*

*NLF* deler ikke Statens vegvesens oppfatning om at forslaget ikke vil medføre kostnader for transportforetakene, og mener forslaget vil medføre at de vil måtte investere i mer utstyr for å være sikre på at lasten sikres tilstrekkelig. *NLF* påpeker også at transportforetaket kan risikere å bli økonomisk straffet for forhold det ikke har kontroll på.

#### *Øvrige innspill*

*UfoSkanTraf* støtter forslaget, men mener at det må presiseres at nødvendig opplæring skal gis før transportforetaket tar på seg transportoppdraget.

*Oslo politidistrikt* foreslår at overtredelser av vegtrafikkloven § 23 bør inngå i vandelsvurderingen for å kunne inneha løyve. OPD mener videre at overtredelser hos foretak bør følges opp i det ordinære straffesporet. OPD peker videre på at for at begge kontrollmyndigheter skal kunne håndtere utfordringene som nevnt over, må det sikres at det foreligger felles rutiner som begge etater kan håndheve.

*NLF, Norges Trafikkskoleforbund og Fellesforbundet* trekker frem behovet for å vurdere stuersertifikat som godkjent dokumentasjon der lastsikringen er utført av andre. Disse høringsinstansene er særlig aktuelt for last som er plombert eller på annen måte ikke er mulig for en sjåfør å kontrollere.

*NLF* stiller spørsmål ved om mangler ved lastsikringen vil registreres i Risikoklassifiserings-systemet.

*Norges Trafikkskoleforbund* ønsker at det rettes større søkelys på førers utdanning på lastsikringsområdet, og bemerker at dagens utdanning innen lastsikring ikke er tilrettelagt for at fører skal kunne beregne kompliserte regnestykker, slik lastsikringskravene legger opp til.

*Skatteetaten* trekker frem at dersom det senere kommer en ordning med overtredelsesgebyr overfor transportforetak, så ønsker de at innkrevningen av slike krav skjer på samme måte som for øvrige krav. Skatteetaten krever inn på vegne av Statens vegvesen. Skatteetaten har ellers ingen merknader til forslaget.

## 6.5 Departements vurdering

### 6.5.1 Transportforetakets plikt til å sette fører i stand til å oppfylle sine lastsikringsplikter

#### Generelt

Dårlig sikring av last kan skape farlige situasjoner for sjåføren og andre trafikanter, og det er derfor viktig at lasten sikres riktig. Statens vegvesens kontroller avdekker mange kjøretøy med mangelfull sikring av tung last hvert år. Dette er ofte et utslag av manglende rutiner og prosedyrer for hvordan lasten skal sikres, eller at opplæringen av sjåførene er for dårlig. Etter departementets vurdering er det behov for tiltak som kan bedre lastsikringen i transportsektoren, og forslaget anses å kunne bidra til dette.

Generelle merknader og departementets vurderinger av disse vil drøftes nedenfor. Enkelte høringsinstanser har gitt innspill utenfor rammene av høringen om lovforslaget, og det er også enkelte som har gitt innspill som knytter seg til forskriftsarbeidet. Slike høringsinnspill er bare i begrenset grad kommentert.

Departementet viser ellers til at flertallet av høringsinstansene er positive til lovforslaget om å innføre et medansvar for transportforetaket, og signaleffekten forslaget gir.

#### Transportforetakets medansvar

Departementet har merket seg at Norges Lastebileier-Forbund, Fellesforbundet, Norges Trafikk-skoleforbund, og Arbeidstilsynet, generelt er positive til at transportforetaket får et medansvar for forsvarlig og forskriftsmessig lastsikring, men at de mener at også avsender og/eller bestiller bør ansvarliggjøres. Disse høringsinstansene mener at de som emballerer godset også kan virke inn på lastsikringen, og at det forekommer tilfeller hvor godset som lastes over til kjøretøyet er plombert før transporten starter, slik at hverken fører eller transportforetaket har mulighet til å kontrollere lastsikringen.

Departementet erkjenner at det i enkelte tilfeller vil være utfordrende å plassere ansvaret kun hos fører eller transportforetaket i de tilfellene hvor også andre aktører kan innvirke på lastsikringen. Departementet har videre merket seg at tilrådingen fra Statens havarikommisjon også peker på behovet for å vurdere et eventuelt ansvar hos avsender. Departementet slutter

seg imidlertid til Statens vegvesens vurdering om at transportforetaket anses å være det ledd i transportkjeden som er nærmest sjåføren og som har best forutsetninger for å kunne påvirke at lasten sikres forsvarlig og forskriftsmessig. Transportforetaket har videre påtatt seg transportoppdraget og skal følge transporten hele vegen, i motsetning til avsender som kun avgir godset til transport. Departementet viser videre til at lastsikring er en oppgave som pågår under hele transporten, også etter at kjøretøyet har forlatt avsenders lastested. Etter departementets vurdering vil det da være utfordrende å ansvarliggjøre avsender for at transporten skjer i strid med lastsikringskravene. Transportforetaket og fører har videre selv et ansvar for å sørge for at det besitter nødvendig informasjon om oppdraget til at det kan gjennomføres i samsvar med gjeldende krav. Departementet opprettholder forslaget i høringsnotatet og anser vurderingen som ble gjort i høringsnotatet om at transportforetaket er nærmest til å sette fører i stand til å oppfylle sine lastsikringsplikter for tilstrekkelig. Departementet bemerker likevel at dette ikke utelukker at et eventuelt ansvar for flere aktører i transportkjeden kan vurderes på et senere tidspunkt.

Departementet har også merket seg høringsinnspillet fra Yrkestrafikkforbundet om en gjensidig informasjonsplikt for transportbestiller og transportforetak om lastens beskaffenhet overfor sjåføren som skal gjennomføre transporten. Det er også flere andre høringsinstanser som har pekt på behovet for god informasjonsutveksling mellom de ulike aktørene i transportkjeden. Til dette bemerker departementet at det gjennom lovforslaget og nærmere dokumentasjonskrav i forskrift, skal legges til rette for at transportforetaket må sørge for at fører skal kunne gjennomføre lastsikring på en forskriftsmessig og forsvarlig måte. I dette ligger det også at transportforetaket forventes å innhente informasjon om lasten når det er nødvendig for å sikre forsvarlig og forskriftsmessig lasting. Departementet viser videre til at transportforetaket også vil ha et ansvar for *ikke* å påta seg transportoppdrag dersom foretaket ikke besitter nødvendig utstyr, kompetanse eller informasjon om oppdraget til at det kan gjennomføres på en forsvarlig måte. Etter departementets vurdering anses forslaget tilstrekkelig for å tydeliggjøre at transportforetaket aktivt må påse og legge til rette for at føreren kan gjennomføre transporten på en forsvarlig og forskriftsmessig måte.

### Reaksjonsmuligheter

Departementet har merket seg NLF sitt innspill om at det må tydeliggjøres når foretaket er et ansvarssubjekt og er strafferettslig ansvarlig. I denne sammenheng har departementet også merket seg innspillet fra Øst politidistrikt med støtte fra Politidirektoratet om at det er uklart hva et foretak må foreta seg dersom fører har fått opplæring etter trafikkopplæringsinstruksen.

Departementet bemerker at det følger av vegtrafikkloven § 31 at den som overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven, kan straffes med bøter eller fengsel. Dersom transportforetaket ikke har oppfylt sin plikt til å «sette fører i stand» til å oppfylle sine plikter, jf. den foreslåtte bestemmelsen i vegtrafikkloven § 23 tredje ledd, vil foretaket kunne straffes etter vegtrafikkloven § 31. Dette innebærer at det må vurderes om transportforetaket har bistått fører i å oppfylle lastsikringen ved god opplæring, gode sikkerhetsrutiner, veiledning ved sikring av last før og under transport, og om det har sørget for at fører har hatt tilgang på korrekt sikringsutstyr. Departementet vil videre påpeke at forslaget til fullmaktshjemmel i vegtrafikkloven § 23 tredje ledd annet punktum vil åpne for å kunne stille mer konkrete krav til transportforetakets plikter i forskrift. Ved brudd på eventuelle nærmere plikter i forskrift vil det også kunne reageres etter den alminnelige straffebestemmelsen i vegtrafikkloven § 31. Departementet kan ikke se at merknadene gir grunn til å endre forslaget.

Til spørsmålet fra NLF om mindre feil som tidligere ble sanksjonert med kjøreforbud nå vil sanksjoneres med gebyr, bemerker departementet at forslaget ikke er ment å gjøre endringer i gjeldende praksis, det vil si at kontroll av lastsikring vil foregå som tidligere og vil bero på en konkret vurdering i det enkelte tilfellet.

Når det gjelder overtredelsesgebyr, så viser departementet til at vegtrafikkloven § 31 siste ledd gir hjemmel for å innføre gebyr for overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Bestemmelsen er generell og dersom det viser seg å være behov for overtredelsesgebyr for overtredelser av lastsikringsregler fastsatt med hjemmel i nytt tredje ledd i § 23 vil dette kunne innføres i forskrift med hjemmel i gjeldende § 31, jf. § 31 a. Departementet har derfor vurdert at det ikke er behov for ytterligere lovbestemmelser om dette.

Det er foreløpig ikke foreslått innført overtredelsesgebyr ved brudd på bestemmelsene om lastsikring.

Departementet viser videre til at Oslo politidistrikt stiller spørsmål ved om gebyr er et godt sanksjonsregime for transportforetak og at de mener at det ikke egner seg ved alvorlige overtredelser. Departementet bemerker at det i høringsnotatet kun redegjøres for at vegtrafikkloven har hjemmel til at det kan fastsettes regler om bruk av overtredelsesgebyr i stedet for straff for overtredelser av bestemmelser i vegtrafikklovgivningen. Den konkrete vurderingen av om det er hensiktsmessig eller ikke å innføre overtredelsesgebyr for brudd på den foreslåtte bestemmelsen i vegtrafikkloven § 23 med tilhørende endringer i bruksforskriften, må i så tilfelle vurderes i forbindelse med forskriftsarbeidet. Et eventuelt forslag om å innføre dette vil sendes på alminnelig høring. Departementet viser videre til politidistrikts innspill om at brudd på lastsikringsbestemmelsene bør gi grunnlag for å trekke tilbake løyve, og bemerker at dette ligger utenfor rammene av denne høringen og vil derfor ikke bli omtalt nærmere.

Departementet har også merket seg at høringsinstansene mener det ikke er behov for en egen straffebestemmelse om foretaksstraff i vegtrafikkloven. Departementet legger til grunn at den alminnelige straffebestemmelsen i vegtrafikkloven § 31, eventuelt i tillegg til straffeloven §§ 27 og 28, vil være tilstrekkelig.

### Etterforskning

Det vises til innspill fra Øst politidistrikt med støtte fra Politidirektoratet om særlige utfordringer knyttet etterforskning av mulig straffansvar hos transportforetak. Departementet ser utfordringen med at en eventuell straffefølgelse av utenlandske aktører vil kreve særlige ressurser for politiet, men at dette ikke nødvendigvis vil skille seg fra andre straffbare forhold hvor det er tale om utenlandske aktører.

Departementet bemerker at forslaget først og fremst har et preventivt formål og at den vil åpne for å kunne vurdere om det skal sanksjoneres mot foretaket.

### Forslagets anvendelse på Svalbard

Departementet har merket seg innspillet fra Sysselmeisteren på Svalbard om at lov- og forskriftsforslagets anvendelse på Svalbard og eventuelle konsekvenser ikke er omtalt i høringsnotatet. Departementet erkjenner at dette burde vært omtalt, men er likevel av den oppfatning at forslaget gjør seg like gjeldende på

Svalbard og at det ikke foreligger tungtveiende grunner for å gjøre unntak for dets anvendelse der.

#### *Bestemmelsens ordlyd*

Departementet har merket seg at Øst politidistrikt støtter vurdering i høringsnotatet om at «transportforetak» i større grad vil være egnet til å skille seg fra fører enn begrepet «transportør». Departementet slutter seg til dette.

Norges Trafikkskoleforbund har i sitt høringsvar pekt på at det er viktig å få avklart rekkevidden av begrepet «transportforetak» for å klargjøre ansvaret opp mot eventuelle andre aktører. Departementet gjør oppmerksom på at begrepet «transportforetak» er definert i høringsnotatet og viser ellers til merknadene til bestemmelsen under punkt 8.

Oslo politidistrikt mener at det burde fremkomme av lovteksten at tilleggsansvaret for transportforetak ikke skal innskrenke førers hovedansvar for riktig lastsikring. Det vises også til NLFs merknad om at de er enig i at transportforetaket skal være ansvarlig for at fører skal ha tilstrekkelig og godkjent lastsikringsutstyr, at kjøretøyet er egnet for transporten, og at fører har tilstrekkelig kompetanse, men at forbundet derimot ikke er enig i at foretaket skal være ansvarlig for defekt lastesikringsutstyr som kan ha oppstått under transporten, eller for mangler ved lastesikringen som foretaket ikke har kontroll over.

Departementet bemerker at det i høringsnotatet er presisert at føreren av kjøretøyet fremdeles vil ha hovedansvaret for lastsikringen, og at forslaget ikke er ment å innskrenke eller frita førers ansvar som allerede følger av vegtrafikkloven § 23 første ledd. Videre er transportforetakets ansvar begrenset til å «sørge for at fører er i stand til å oppfylle sine plikter etter første ledd». Etter departementets vurdering tilsier ordlyden i seg selv at transportforetakets ansvar kommer i tillegg til førers hovedansvar. Departementet ser derfor ikke behov for å tydeliggjøre dette ytterligere i selve lovbestemmelsen, men viser til omtale i merknadene til bestemmelsen under punkt 8.

#### *Øvrige innspill*

Departementet viser til NLFs merknad om at forslaget vil medføre kostnader for transportforetakene ved at de må investere i nytt utstyr for å sikre at lasten sikres riktig og at dette også vil

medføre ytterligere kostnader for å gjennomføre transporten. Merknaden er omtalt nærmere under punkt 7.3.2. Departementet bemerker at transportforetaket også i dag må sørge for at det til enhver tid besitter nødvendig utstyr for å kunne påta seg transportoppdraget. Transportforetaket har også som arbeidsgiver et hovedansvar for at sikkerheten på arbeidsplassen blir ivaretatt. Imidlertid vil det kunne påløpe noen kostnader til utforming av dokumentasjon, men disse anses etter departementets syn å være marginale. Eventuelle økonomiske eller administrative kostnader knyttet til dokumentasjon vil bli nærmere vurdert i forbindelse med forskriftsarbeidet.

Departementet er av den oppfatning at forslaget ikke vil påføre uforholdsmessige kostnader for transportforetaket. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for private er omtalt nedenfor under punkt 7.3.2.

#### **6.5.2 Departementets hjemmel til å gi nærmere regler i forskrift**

Ingen av høringsinstansene har gitt særskilte merknader til andre setning i lovforslaget som omhandler departementets hjemmel til å kunne fastsette nærmere regler om transportforetakets plikter i forskrift.

Departementet vurderer det som hensiktsmessig at eventuelle ytterligere presiseringer om gjennomføring av transportforetakets plikter og krav til dokumentasjon fastsettes i forskrift.

Etter departementets vurdering bør det i tillegg, for å sikre tilstrekkelig klarhet, tydeliggjøres i ordlyden at forskriftshjemmelen åpner for å gi nærmere regler for visse typer kjøretøy. Det vises i denne sammenheng til at forskriftsforslaget om transportforetakets veilednings- og dokumentasjonsplikt, er foreslått avgrenset til transportoppdrag med bruk av kjøretøy over 3500 kg. Departementet foreslår derfor å presisere ordlyden slik at det uttrykkelig fremgår at det kan fastsettes nærmere regler for visse typer kjøretøy i forskrift.

Det vises videre til at høringsnotatet også åpner for at overtredelsesgebyr kan vurderes innført i forskrift på et senere tidspunkt. Departementet har i den forbindelse vurdert om det også skal presiseres at det i forskrift kan gis regler om bruk av overtredelsesgebyr ved brudd på lastsikringsbestemmelsene, men anser den generelle hjemmelen i vegtrafikkloven § 31 siste ledd og 31 a for tilstrekkelig, jf. også omtale i punkt 6.5.1 over.

## 7 Økonomiske og administrative konsekvenser

### 7.1 Tilgjengeliggjøring av teknisk kjøretøyinformasjon og gjennomføring av forordningen i norsk rett

---

#### 7.1.1 Konsekvenser for det offentlige

Forslaget vil sikre at kontrollorganene har tilgang på informasjon som kan være nødvendig eller hensiktsmessig for gjennomføring av periodisk kjøretøykontroll, og kan med det bidra til forenkling av kontrollgjennomføringen.

Ettersom det nasjonalt ikke er stilt krav om bruk av de kjøretøytekniske opplysningene, antas forslaget ikke å medføre nevneverdig økt ressursbruk for Statens vegvesen eller få negative konsekvenser for etatens øvrige kontrollvirksomhet.

Det er bare godkjente kontrollorgan som kan utføre periodisk kontroll av kjøretøy. Forordningen fastsetter derfor at medlemsstatene må bistå kjøretøyfabrikantene med informasjon om hvorvidt kontrollorganet som anmoder om tilgang til teknisk informasjon, er godkjent. Denne forpliktelsen anses i hovedsak ivaretatt gjennom den etablerte muligheten til å søke opp godkjente kontrollorgan på Statens vegvesen sine nettsider.

Forslaget og gjennomføringen av forordningen i norsk rett antas derfor ikke å ha særlige økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

#### 7.1.2 Konsekvenser for private

Forslaget kan medføre kostnader for kjøretøyfabrikantene ved at de må utlevere eller på annen måte tilrettelegge for tilgang til de aktuelle kjøretøytekniske opplysningene. Kostnadene vil avhenge av hvilke løsninger fabrikantene allerede har og hvordan de velger å oppfylle sin plikt. Imidlertid finnes det i dag svært få aktuelle fabrikanter i Norge. Statens vegvesen opplyser at det finnes åtte fabrikanter av tilhengere. I tillegg er de kjøretøytekniske opplysningene i dag allerede i stor grad tilgjengelig på annen måte.

Forslaget antas derfor å medføre begrensede konsekvenser for private aktører.

### 7.2 Unntak for visse personer til å foreta arbeid på kjøretøy

---

Endringen er kun en presisering av gjeldende rett og langvarig forvaltningspraksis, og antas ikke å medføre administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning hverken for det offentlige eller private.

### 7.3 Medansvar for sikring av last

---

#### 7.3.1 Konsekvenser for det offentlige

Forslaget vil tydeliggjøre at transportselskapet også har et ansvar for å følge opp lastsikringskravene i tillegg til sjåføren, og med det gi bedre trygghet for fører og bidra til mer trafikksikre transporter. Overordnet anses forslaget å ha preventiv effekt og at det kan bidra til økt etterlevelse av lastsikringsreglene og dermed redusere ulykkeskostnader.

Statens vegvesen og politiet vil ha mulighet, men ingen plikt, til å undersøke om transportforetaket har oppfylt sitt medansvar dersom det oppdages brudd på lastsikringskravene. Lovforslaget antas ikke å medføre nevneverdig økt ressursbruk eller få negative konsekvenser for etatens øvrige kontrollvirksomhet.

Statens vegvesens kostnader vil i all hovedsak være knyttet til ressurser til regelverksutvikling og oppfølging av disse, endringer i Statens vegvesen sin trafikkkontrollinstruks, samt opplæring av deres kontrollører. Statens vegvesens kostnader ved innføring av et medansvar for sikring av last for transportforetakene dekkes innenfor etatens gjeldende bevilgning.

Sanksjonering mot foretak ved brudd på lastsikringskravene vil kunne medføre økt ressursbruk for kontrolletatene, og påtalemyndigheten. Effekten vil dels avhenge av i hvor stor grad kontrolletatene velger å sanksjonere transportforetakene og dels av hvor stor forebyggende effekt tiltaket vil ha. Eventuelle merkostnader for politiet og påtalemyndigheten dekkes innenfor de ordinære budsjetttrammene.

### 7.3.2 Konsekvenser for private

Forslaget innebærer en tydeliggjøring av et ansvar som på mange måter påhviler transportforetak fra før, gjennom blant annet arbeidsgiveransvaret. For det transportforetaket som det eventuelt vil sanksjoneres mot, vil det kunne oppleves

som en belastning. Det vil også kunne påløpe kostnader til utforming av dokumentasjon, iht. nye forskriftsforslag, men disse anses marginale. Tryggheten et medansvar vil få for fører og det trafikksikkerhetsmessige bidraget dette vil få anses å veie opp for eventuelle kostnader og ulemper for transportforetakene.



## 8 Merknader til de enkelte bestemmelsene

### *Til § 19 tredje ledd*

Endringen gir hjemmel for å pålegge kjøretøyfabrikanter og deres kontaktpunkt, herunder fabrikantens representant, å gjøre tilgjengelig tekniske kjøretøyopplysninger til bruk i kontroll av kjøretøy, og legger til rette for gjennomføring av forordning (EU) 2019/621 i norsk rett. Det vises til punkt 3.4.

Fabrikant og fabrikantens representant skal forstås på samme måte som i vegtrafikklovgivningen ellers, jf. Europaparlaments og Rådets forordning (EU) 2013/167, 2013/168 og direktiv 2007/46/EF.

### *Til § 19 b fjerde ledd*

Endringen presiserer gjeldende rett om at det kan fastsettes unntak fra godkjenningsplikten også for enkelte personer som skal foreta arbeid på kjøretøy. Videre er uttrykket verksteder erstattet med virksomheter for å presisere at hjemmelen for å gi unntak også gjelder virksomheter som har fått særlig arbeidstillatelse for bestemte typer arbeid på kjøretøy. Det vises til punkt 5.2.

### *Til § 23 tredje ledd*

Endringen innebærer å innføre et medansvar for transportforetak ved at det skal sette føreren som gjennomfører transportoppdraget i stand til å oppfylle lastsikringskravene. Forslaget vil tydeliggjøre at transportforetaket også har et ansvar for å sørge for at kjøretøyet er forsvarlig og forskriftsmessig lastet, i tillegg til det ansvaret føreren av kjøretøyet har etter § 23 første ledd.

Med «transportforetak» menes det foretaket som har disposisjonsrett over kjøretøyet og som har påtatt seg å utføre transportoppdraget. Dispo-

sisjonsretten omfatter de som eier et kjøretøy, disponerer et kjøretøy gjennom leie- og leasingavtale eller har lånt kjøretøy.

Medansvaret innebærer at transportforetaket aktivt må legge til rette for at fører har fått nok kunnskap til å oppfylle lastsikringen ved blant annet god opplæring, gode sikkerhetsrutiner, veiledninger ved sikring av last før og under transport, samt sørge for at fører har korrekt sikringsutstyr tilgjengelig. Transportforetakets medansvar skal ikke fritta eller innskrenke førers hovedansvar etter bestemmelsens første ledd. Føreren av kjøretøyet vil derfor fremdeles ha hovedansvaret for at kjøretøyet er forsvarlig og forskriftsmessig lastet, se punkt 6.3.1.

Ved brudd på transportforetakets plikt til å «sette fører i stand» til å oppfylle sine plikter, vil foretaket kunne straffes etter vegtrafikkloven § 31. Sentrale momenter i en slik vurdering vil være som nevnt over om transportforetaket har bistått fører i å oppfylle lastsikringen ved god opplæring, gode sikkerhetsrutiner, veiledninger ved sikring av last før og under transport, og om det har sørget for at fører har hatt tilgang på korrekt sikringsutstyr.

Endringen gir hjemmel for departementet til å gi nærmere regler om transportforetakets plikter herunder nærmere regler for visse typer kjøretøy i forskrift. Dette kan blant annet gjelde regler om dokumentasjonskrav, krav om særlig opplæring, sikkerhetsprosedyrer, og internkontroll. Det kan videre fastsettes særlige regler for visse typer kjøretøy, eksempelvis for kjøretøy over en viss grense for tillatt totalvekt, eksempelvis 3500 kg.

Det kan også i forskrift fastsettes nærmere bestemmelser om overtredelsesgebyr ved brudd på lastsikringskravene, med hjemmel i vegtrafikkloven §§ 31 siste ledd og 31 a, jf. nærmere omtale i punkt 6.5.1 og 6.5.2. over.

Endringer i vegtrafikkloven (teknisk kjøretøyinformasjon og sikring av last) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2019/621

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i vegtrafikkloven (teknisk kjøretøyinformasjon og sikring av last) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2019/621.

---

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven (teknisk kjøretøyinformasjon og sikring av last) og vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2019/621 i samsvar med et vedlagt forslag.

---

**A**

**Forslag**

**til lov om endringer i vegtrafikkloven**  
**(teknisk kjøretøyinformasjon og sikring av last)**

I

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

§ 19 nytt tredje ledd skal lyde:

*Departementet kan i forskrift gi regler om at kjøretøyfabrikanter og deres kontaktpunkt skal gjøre tilgjengelig tekniske opplysninger om kjøretøy til bruk i kontroll av kjøretøy.*

§ 19 b fjerde ledd skal lyde:

I forskrift kan departementet gjøre unntak fra kravet om godkjenning for enkelte typer kjøretøy,

for enkelte typer arbeid og for enkelte *virksomheter og personer* etter nærmere angitte vilkår.

§ 23 nytt tredje ledd skal lyde:

*Ved transportoppdrag skal transportforetaket sette føreren i stand til å oppfylle sine plikter etter første ledd slik at kjøretøyet er forsvarlig og forskriftsmessig lastet. Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om transportforetakets plikter, herunder nærmere regler for visse typer kjøretøy.*

II

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

---

## B

### Forslag

# til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2019/621

## I

Stortinget samtykker til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 av 17. mars 2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/621 om de tekniske opplysningene som er nødvendige for teknisk kontroll av de punktene som skal kontrolleres, og om bruken av de anbefalte prøvingsmetodene, og om fastsettelse av nærmere regler for dataformatet og framgangsmåte for å få tilgang til de relevante tekniske opplysningene.

---

## Vedlegg 1

# EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 av 17. mars 2023 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98, og ut fra følgende betraktninger:

- (1) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/621 av 17. april 2019 om de tekniske opplysningene som er nødvendige for teknisk kontroll av de punktene som skal kontrolleres, om bruken av de anbefalte prøvingsmetodene, og om fastsettelse av nærmere regler for dataformatet og framgangsmåtene for å få tilgang til de relevante tekniske opplysningene<sup>1</sup> skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (2) EØS-avtalens vedlegg XIII bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

### *Artikkel 1*

I EØS-avtalens vedlegg XIII, etter nr. 16b (europa-parlaments- og rådsdirektiv 2014/45/EU), skal nytt nummer lyde:

«16c. **32019 R 0621:** Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/621 av 17. april 2019 om de tekniske opplysningene som er nødvendige for teknisk kontroll av de

---

1. EUT L 108 av 23.4.2019, s. 5.

punktene som skal kontrolleres, om bruken av de anbefalte prøvingsmetodene, og om fastsettelse av nærmere regler for dataformatet og framgangsmåtene for å få tilgang til de relevante tekniske opplysningene (EUT L 108 av 23.4.2019, s. 5).»

### *Artikkel 2*

Teksten til gjennomføringsforordning (EU) 2019/621 på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

### *Artikkel 3*

Denne beslutning trer i kraft 18. mars 2023, forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt(\*).

### *Artikkel 4*

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 17. mars 2023.

For EØS-komiteen  
*Nicolas von Lingen*  
Formann

**Vedlegg 2**

## **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/621 av 17. april 2019 om de tekniske opplysningene som er nødvendige for teknisk kontroll av de punktene som skal kontrolleres, om bruken av de anbefalte prøvningsmetodene, og om fastsettelse av nærmere regler for dataformatet og framgangsmåtene for å få tilgang til de relevante tekniske opplysningene**

EUROPAKOMMISJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til 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<sup>1</sup>, særlig artikkel 4 nr. 3, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) For å forenkle den periodiske tekniske kontrollen av motorvogner og deres tilhengere bør Kommisjonen i samsvar med direktiv 2014/45/EU vedta gjennomføringsrettsakter som definerer det settet med tekniske opplysninger som kreves for de punktene som skal kontrolleres, og som omhandler bruken av de anbefalte prøvningsmetodene.
- 2) I vedlegg I til direktiv 2014/45/EU fastsettes minstekravene til hvilke punkter som skal kontrolleres, minstestandardene som skal brukes, og de anbefalte prøvningsmetodene.
- 3) For å forenkle den periodiske tekniske kontrollen av motorvogner og deres tilhengere bør Kommisjonen også vedta nærmere regler for dataformatet og framgangsmåtene for å få tilgang til de relevante tekniske opplysningene.
- 4) Medlemsstatene kan unnta to- eller trehjuls kjøretøyer i gruppe L3e, L4e, L5e og L7e med et slagvolum for motor på mer enn 125 cm<sup>3</sup> fra teknisk kontroll dersom det er iverksatt virkningsfulle alternative trafikksikkerhetstiltak. Med sikte på å forenkle innføringen og harmoniseringen av den tekniske kontrollen av slike

kjøretøyer bør det imidlertid også fastsettes et sett opplysninger som veiledning.

- 5) Forpliktelsene og kravene fastsatt i denne forordningen bør ikke berøre forpliktelsene og kravene fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007<sup>2</sup> og (EF) nr. 595/2009<sup>3</sup>.
- 6) Produsentene bør få tilstrekkelig tid til å gjennomføre de nettbaserte løsningene som er nødvendige for å gjøre de tekniske opplysningene tilgjengelige for kontrollorganer og berørte vedkommende myndigheter.
- 7) Tiltakene fastsatt i denne forordningen er vedtatt i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsett ved artikkel 19 nr. 1 i direktiv 2014/45/EU.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

### *Artikkel 1*

#### **Formål**

1. Med hensyn til periodisk teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere fastsetter denne forordningen

<sup>2</sup> 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 (EUT L 171 av 29.6.2007, s. 1)

<sup>3</sup> 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).

<sup>1</sup> EUT L 127 av 29.4. 2014, s. 51.

Endringer i vegtrafikkloven (teknisk kjøretøyinformasjon og sikring av last) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2019/621

- a) settet med tekniske opplysninger om bremseanlegg, styring, sikt, lykter, reflek-sinnretninger, elektrisk utstyr, aksler, hjul, dekk, hjuloppheng, understell, understells-utstyr, annet utstyr og skadevirkninger som er nødvendige for teknisk kontroll av de punktene som skal kontrolleres, og om bruken av de anbefalte prøvingsmetodene i samsvar med vedlegg I nr. 3 i direktiv 2014/45/EU, og
- b) nærmere regler for dataformatet og framgangsmåtene for å få tilgang til de relevante tekniske opplysningene.

#### Artikkel 2

##### Virkeområde

Denne forordningen får anvendelse på kjøretøyer som er underlagt teknisk kontroll i henhold til artikkel 2 nr. 1 i direktiv 2014/45/EU, og som fra og med 20. mai 2018 første gang registreres eller tas i bruk i en medlemsstat.

#### Artikkel 3

##### Definisjoner

I denne forordningen menes med

- 1) «produsent» en fysisk eller juridisk person som definert i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 167/2013<sup>4</sup> og (EU) nr. 168/2013<sup>5</sup> og europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF<sup>6</sup>,
- 2) «produsentens representant» enhver fysisk eller juridisk person som definert i forordning (EU) nr. 167/2013 og (EU) nr. 168/2013 og direktiv 2007/46/EF,
- 3) «maskinleselig» noe som direkte kan brukes av en datamaskin,
- 4) «opplysninger om reparasjon og vedlikehold» opplysninger som definert i forordning (EU) nr. 167/2013 og (EU) nr. 168/2013 og direktiv 2007/46/EF,

<sup>4</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 167/2013 av 5. februar 2013 om godkjenning av og markedstilsyn for jordbruks- og skogbrukskjøretøyer (EUT L 60 av 2.3.2013, s. 1).

<sup>5</sup> (Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 168/2013 av 15. januar 2013 om godkjenning av og markedstilsyn for to- eller trehjuls kjøretøyer og firehjuls motorsykler (EUT L 60 av 2.3.2013, s. 52).

<sup>6</sup> (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) «registrering» den offentlige tillatelsen til at et kjøretøy kan tas i bruk på vei, som definert i artikkel 2 bokstav b) i rådsdirektiv 1999/37/EF<sup>7</sup>.

#### Artikkel 4

##### Tekniske opplysninger om kjøretøyer

De tekniske opplysningene som er nødvendige for å gjennomføre den tekniske kontrollen, er fastsatt i vedlegget til denne forordningen.

#### Artikkel 5

##### Framgangsmåter for å få tilgang til tekniske opplysninger om kjøretøyer

1. De tekniske opplysningene om kjøretøyer som er fastsatt i vedlegget til denne forordningen, skal gjøres tilgjengelige for kontrollorganer og berørte vedkommende myndigheter på en ikke-diskriminerende, lett tilgjengelig, ubegrenset, rettidig og konsekvent måte.
2. De tekniske opplysningene skal gjøres tilgjengelige senest seks måneder etter at kjøretøyet er registrert eller tatt i bruk. For kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk mellom 20. mai 2018 og 20. november 2019, skal imidlertid disse opplysningene gjøres tilgjengelige 20. mai 2020.
3. Som unntak fra nr. 2 skal produsenten i de tilfellene som er fastsatt i artikkel 5 nr. 4 første, annet og femte strekpunkt i direktiv 2014/45/EU, på anmodning og uten opphold framlegge de tekniske opplysningene for kontrollorganet og den berørte vedkommende myndigheten.
4. Produsenten skal framlegge senere endringer og tillegg til de tekniske opplysningene som er nevnt i nr. 1, til kontrollorganer og berørte vedkommende myndigheter samtidig med at endringene og tilleggene til opplysningene om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyet gjøres tilgjengelige.
5. De tekniske opplysningene skal gjøres tilgjengelige på det eller de offisielle språkene i medlemsstaten der kontrollorganet befinner seg, eller på et annet språk som vedkommende myndighet i den berørte medlemsstaten har avtalt.
6. Produsentene skal utpeke et kontaktpunkt som er ansvarlig for å gi tilgang til tekniske opplysninger om kjøretøyer. Kontaktopplys-

<sup>7</sup> (Rådsdirektiv 1999/37/EF av 29. april 1999 om registreringsdokumenter for kjøretøyer (EFT L 138 av 1.6.1999, s. 57).

Endringer i vegtrafikkloven (teknisk kjøretøyinformasjon og sikring av last) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2019/621

ningene til kontaktpunktet skal offentliggjøres på produsentens nettsted. Kontaktpunktet kan også være produsentens representant.

7. For å sikre at et kontrollorgan som ber om tilgang til tekniske opplysninger om kjøretøyer, er godkjent i samsvar med artikkel 12 nr. 1 i direktiv 2014/45/EU, skal medlemsstatene eller deres vedkommende myndigheter bistå produsenten etter behov.

#### Artikkel 6

##### Dataformat

1. De tekniske opplysningene skal gjøres tilgjengelige av produsenten på grunnlag av kjøretøyets understellsnummer i et strukturert dataformat som er basert på åpen kildekode
  - a) for vedkommende myndigheter på anmodning som en samling maskinleselige datafiler som kan brukes frakoplet, og
  - b) for kontrollorganer og vedkommende myndigheter som bruker en ikke-nettbasert løsning. Ved bruk av en nettbasert løsning skal de tekniske opplysningene som produsenten skal framlegge samtidig med en del av opplysningene om reparasjon og vedlikehold på et nettsted, gjøres tilgjengelige i samme dataformat. Andre tekniske opplysninger om kjøretøyer skal gjøres tilgjengelige i det dataformatet som brukes til lignende opplysninger.
2. Produsenten kan avvike fra kravene i nr. 1 når det gjelder kjøretøyer som får individuell eller nasjonal typegodkjenning eller typegodkjenning i små serier som nevnt i forordning (EU) nr. 167/2013 og (EU) nr. 168/2013 og direktiv 2007/46/EF, eller dersom produsenten ikke må oppfylle kravene i forordning (EF) nr. 715/2007 og (EU) nr. 167/2013 eller (EU) nr. 168/2013. Opplysningene skal imidlertid framlegges på en lett tilgjengelig og konsekvent måte som kan behandles med rimelig innsats.
3. Når det gjelder kjøretøyer som får trinnvis, blandet eller etappevis typegodkjenning som nevnt i forordning (EU) nr. 167/2013 og (EU) nr. 168/2013 og direktiv 2007/46/EF, er den produsenten som er ansvarlig for den bestemte etappen i oppbyggingen, ansvarlig for å sende de tekniske opplysningene om kjøretøyet som gjelder et bestemt system, en bestemt komponent eller en bestemt separat teknisk enhet for den etappen, til sluttprodusenten. Sluttprodusenten er ansvarlig for å gi

de tekniske opplysningene om det ferdige kjøretøyet til vedkommende myndigheter og kontrollorganene.

4. Nr. 3 får ikke anvendelse på kjøretøyer som får individuell eller nasjonal godkjenning eller godkjenning i små serier som nevnt i forordning (EU) nr. 167/2013 og (EU) nr. 168/2013 og direktiv 2007/46/EF.

#### Artikkel 7

##### Ikrafttredelse og anvendelse

Denne forordningen trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 20. mai 2020.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 17. april 2019.

*For Kommisjonen*

Jean-Claude Juncker

*President*

#### VEDLEGG

##### 1. GENERELT

- I. I dette vedlegget menes med «instruksjoner for bruk av kjøretøyets elektroniske grensesnitt» grunnleggende diagnoseopplysninger og opplysninger om kontroll av monteringen, særlig følgende:

- I.1. Kjøretøyspesifikk beskrivelse av plasseringen av og tilgangen til kjøretøyets elektroniske grensesnitt.

- I.2. Opplysninger om hvorvidt det spesifikke systemet støtter diagnostisk samvirkning (ja/nei). Dersom ja:

- I.2.1. Kjøretøyspesifikk spesifisering av busstyper og -protokoller.

- I.2.2. Kjøretøyspesifikk spesifisering av kommunikasjonsparametrene for det/den kontrollerte systemet/funksjonen.

- I.3. Kjøretøyspesifikke opplysninger om systemet som opprinnelig var installert.

- II. De tekniske opplysningene som gjelder kjøretøyer i gruppe L og kjøretøyer utenfor virkeområdet for direktiv 2014/45/EU, angis som veiledning.

##### 2. OPPLYSNINGER TIL BRUK VED KONTROLL



Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
1.	BREMSEANLEGG						
1.1.	Mekanisk tilstand og virkemåte						
1.1.1.	Driftsbremsens pedal-aksel/håndbremsens aksel	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget aktiveres. Merknad: Kjøretøyer med bremsekraftforsterker bør kontrolleres med avslått motor.					
1.1.2.	Pedalens/håndtakets tilstand og bremsepedalens vandring	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget aktiveres. Merknad: Kjøretøyer med bremsekraftforsterker bør kontrolleres med avslått motor.					
1.1.3.	Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	Visuell kontroll av komponentene ved normalt driftstrykk. Kontrollerer hvor lang tid det tar for vakuumpumpe eller lufttrykk å nå et sikkert driftstrykk samt virkemåten til varslingsinnretningen, flerkretsbeskyttelsesventilen og trykkavlastningsventilen.	Trykk / maks. utkoplingstrykk – min. innkoplingstrykk i [bar] <i>Se UN R13 5.1.4.5.2</i>	X			
			Statisk lukketrykk for flerkretsbeskyttelsesventil [bar] <i>Se UN R13 5.1.4.5.2</i>		X	X	
1.1.4.	Varselsignal eller manometer for lavt trykk	Funksjonskontroll.					
1.1.5.	Håndbetjent bremseventil	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget aktiveres.					
1.1.6.	Parkeringsbremse, betjeningsarm, låseinnretning for parkeringsbremse, elektronisk parkeringsbremse	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget aktiveres.	Generell beskrivelse av elektronisk parkeringsbremse	X	X	X	

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
1.1.7. Bremsventiler (fotventiler, avlastningsventiler, regulatorer)	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget aktiveres.						
1.1.8. Koplinger for tilhengerbrems (elektriske og pneumatiske)	Kople fra og til alle bremsekoplinger mellom trekkvogn og tilhenger.						
1.1.9. Akkumulator, trykkluftbeholder	Visuell kontroll.						
1.1.10. Bremskraftforsterker, hovedsylinder (hydrauliske anlegg)	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget aktiveres, dersom mulig.						
1.1.11. Bremsrør	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget aktiveres, dersom mulig.						
1.1.12. Bremseslanger	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget aktiveres, dersom mulig.						
1.1.13. Bremsbelegg og bremseklosser	Visuell kontroll.	Metode for vurdering av slitasje og slitasjegrense <i>Se UN R13 5.2.1.11.2 og 5.2.2.8.2</i>	X	X	X	X	
1.1.14. Bremsetromler, bremsekiver	Visuell kontroll.	Metode for vurdering av slitasje og slitasjegrense <i>Se UN R13 5.2.1.11.2 og 5.2.2.8.2</i>	X	X	X		
1.1.15. Bremskabler, stag, armer, forbindelsesledd	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget aktiveres, dersom mulig.						

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
1.1.16. Bremsesyndrer (herunder fjærbremser og hydrauliske sylindrer)	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget aktiveres, dersom mulig.	Type bremsesyndrer Drifts-/parkeringsbremse Største slaglengde [mm] Stangens lengde [mm] <i>Se UN R13 5.1.4.5.2</i>	X	X			
1.1.17. Lastavhengig bremsekraftregulator	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget aktiveres, dersom mulig.	Inngangstrykk [bar]	X	X			
		Utgangstrykk for x % av største aksellast [bar] <i>UN R 13 vedlegg 10 7.4 + figur 5</i>	X	X			
1.1.18. Justeringsinnretninger og slitasjevarslere	Visuell kontroll.	Største slaglengde [mm] <i>Se UN R13 5.1.4.5.2</i>	X	X			
		Arbeidsprinsipp [automatisk/manuell justering]	X	X			
1.1.19. Mellomakselsbremsanlegg (dersom montert eller påkrevd)	Visuell kontroll.						
1.1.20. Automatisk aktivering av tilhengerbrems	Kople fra lufttilkopling mellom trekkvogn og tilhenger.						
1.1.21. Hele bremseanlegget	Visuell kontroll.						
1.1.22. Prøveuttak (dersom montert eller påkrevd)	Visuell kontroll.	Plassering og identifikasjon av prøveuttak <i>Se UN R 13 5.1.4.2</i>	X	X			
		Plassering og identifikasjon av prøveuttak <i>Se forordning 2015/68 vedlegg I nr. 2.1.8.1</i>					X
1.1.23. Påløpsbrems	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.						

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for					
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T	
1.2	Driftsbremsens ytelse og virkning							
1.2.1.	Ytelse	Ved prøving på bremseprøve eller, dersom dette ikke er mulig, ved prøving på vei, aktiveres bremsene gradvis opp til høyeste bremsevirkning.	Særlige krav til prøving av kjøretøyet på bremseprøve (prøvingssekvens)	X	X	X	X	X
1.2.2.	Bremsevirkning	Prøving på bremseprøve eller, dersom en slik ikke kan brukes av tekniske årsaker, ved prøving på vei ved hjelp av en retardasjonsmåler for å fastslå koeffisienten for bremsevirkning i forhold til tillatt totalvekt eller, når det gjelder semitrailere, summen av tillatte akseltrykk. Kjøretøyer eller en tilhenger med en tillatt totalvekt 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.	Konstruksjonstrykk for største last [bar] <i>Se UN R13 5.1.4.5.2</i>		X	X		
			Referansebremsekraft [kN] ved inngangstrykk [bar] aksel 1		X	X		
			Referansebremsekraft [kN] ved inngangstrykk [bar] aksel 2		X	X		
			Referansebremsekraft [kN] ved inngangstrykk [bar] aksel 3		X	X		
			Referansebremsekraft [kN] ved inngangstrykk [bar] aksel 4 <i>Se UN R13 5.1.4.6.2</i>		X	X		
			Beregnet trykk for hver aksel		X	X		
1.3.	Nødbremsens ytelse og virkning (ved atskilte anlegg)							
1.3.1.	Ytelse	Dersom nødbremseanlegget er atskilt fra driftsbremseanlegget, benyttes metoden angitt i 1.2.1.	Generell beskrivelse av systemet, herunder kretser (klar definisjon av nødbremsen)	X	X			X

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for					
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T	
1.3.2.	Bremsevirkning	Dersom nødbremseanlegget er atskilt fra driftsbremseanlegget, benyttes metoden angitt i 1.2.2.						
1.4.	Parkeringsbremsens ytelse og virkning							
1.4.1.	Ytelse	Aktiver bremsen ved prøving på bremseprøve.	Generell beskrivelse av systemet, herunder anbefalt prøvingsprosedyre dersom dynamisk prøving (på bremseprøve eller prøving på vei) ikke er mulig	X	X	X		
1.4.2.	Bremsevirkning	Prøving på bremseprøve. Dersom dette ikke er mulig, prøving på vei, enten ved hjelp av en indikerende eller registrerende retardasjonsmåler eller med kjøretøyet i en bakke med kjent helling.						
1.5.	Mellomakselbremseanleggets bremsevirkning	Visuell kontroll og om mulig prøve om anlegget virker.	Generell beskrivelse		X			
1.6.	Blokkeringsfrie bremses (ABS)	Visuell kontroll og kontroll av varslingsinnretning og/eller bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	Bruksanvisning for kjøretøyet elektroniske grensesnitt	X	X	X	X	X
1.7.	Elektronisk bremseanlegg (EBS)	Visuell kontroll og kontroll av varslingsinnretning og/eller bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	Bruksanvisning for kjøretøyet elektroniske grensesnitt	X	X	X		X
1.8.	Bremsevæske	Visuell kontroll.						



Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
2.1.5.	Servostyring	Kontroller styresystemet med tanke på lekkasjer og nivået i beholderen for hydraulisk væske (dersom det er synlig). Kontroller at servostyrings-systemet virker med hjulene på bakken og motoren i gang.					
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/rattaksleddene når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en kjørebaneløfter med kjøretøyet vekt på hjulene. Visuell kontroll av klaring/slakk og tilstanden på leddkoplinger eller universalledd.					
2.2.2.	Rattstamme/rattaksledd og styredempere	Trekk i og skyv på rattet på linje med rattstammen og skyv rattet/styret i forskjellige retninger i rett vinkel i forhold til rattstammen/rattaksleddene når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en kjørebaneløfter med kjøretøyet vekt på hjulene. Visuell kontroll av klaring/slakk og tilstanden på leddkoplinger eller universalledd.	Styredemper montert (JA/NEI)				X

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
2.3.	Dødgang	Drei rattet forsiktig i begge retninger så langt som mulig uten å bevege hjulene når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en kjørebaneløfter med kjøretøyets vekt på hjulene, dersom mulig med motoren i gang for kjøretøyer med servostyring, og med hjulene rettet framover. Visuell kontroll av dødgang.					
2.4.	Hjulinnstilling (X) <sup>(2)</sup>	Kontroller innstilling av styrende hjul med egnet utstyr.					
2.5.	Svingskive på tilhengerens styrende aksel	Visuell kontroll eller kontroll ved hjelp av en spesialtilpasset slitasjetester.					
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.	Bruksanvisning for kjøretøyets elektroniske grensesnitt	X	X		
3.	SIKT						
3.1.	Synsfelt	Visuell kontroll fra førerasetet.					
3.2.	Vinduenes tilstand	Visuell kontroll.					
3.3.	Speil eller speilinnretninger	Visuell kontroll.					
3.4.	Vindusviskere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.					
3.5.	Vindusspylere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.					



Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for						
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T		
3.6.	Avduggingsanlegg (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.							
4.	LYKTER, REFLEKSINNRETNINGER OG ELEKTRISK UTSTYR								
4.1.	Frontlykter								
4.1.1.	Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Kategori av lyskilde [...,...]			X	X	X	X
4.1.2.	Innstilling	Still inn hver frontlykts vannrette lysstråle ved nærlys ved hjelp av et egnet lysinnstillingsapparat eller ved å bruke kjøretøyets elektroniske grensesnitt.	Innstilling av nærlys [prosent] for både vertikal helling og retning		X	X	X		
			Bruksanvisning for kjøretøyets elektroniske grensesnitt		X	X	X		
			For å bestemme den horisontale innstillingen ved å bruke informasjon fra kjøretøyets elektroniske grensesnitt om innretning av frontlysets bevegelse for å vurdere innstillingen		X	X	X		
4.1.3.	Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte eller bruk av kjøretøyets elektroniske grensesnitt.	Bruksanvisning for kjøretøyets elektroniske grensesnitt			X	X	X	
4.1.4.	Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.							
4.1.5.	Nivelleringsinnretning (dersom det er påbudt)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte, dersom mulig, eller bruk av kjøretøyets elektroniske grensesnitt.	Driftstilstand [manuell/automatisk)		X	X	X		
			Bruksanvisning for kjøretøyets elektroniske grensesnitt		X	X	X		
4.1.6.	Innretning for rengjøring av frontlykter (dersom det er påbudt)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte, dersom mulig.	Innretning obligatorisk [J/N]			X	X		

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for					
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T	
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.	Montering av lykt for kjørellys [J/N]			X	X	X
4.2.2.	Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.						
4.2.3.	Samsvar med kravene <sup>(1)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.						
4.3.	Lykter for stopplys							
4.3.1.	Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.						
4.3.2.	Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte eller bruk av kjøretøyets elektroniske grensesnitt.	Montering av nødbremssignal [J/N]			X	X	X
			Bruksanvisning for kjøretøyets elektroniske grensesnitt			X	X	X
4.3.3.	Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.						
4.4.	Lykter for retningslys og lykter for nødsignallys							
4.4.1.	Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.						
4.4.2.	Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.						
4.4.3.	Samsvar med kravene <sup>(1)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.						
4.4.4.	Blinkfrekvens	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.						

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
4.5.	Lykter for tåkelys foran og bak						
4.5.1.	Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.					
4.5.2.	Innstilling (X) <sup>(2)</sup>	Kontroll av virkemåte og ved hjelp av et lysinnstillingsapparat.					
4.5.3.	Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.					
4.5.4.	Samsvar med kravene <sup>(1)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.					
4.6.	Lykter for ryggelys						
4.6.1.	Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.					
4.6.2.	Samsvar med kravene <sup>(1)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.					
4.6.3.	Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.					
4.7.	Lykt for kjennemerke bak						
4.7.1.	Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.					
4.7.2.	Samsvar med kravene <sup>(1)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.					
4.8.	Refleksinnretninger, (lysreflekterende) synlighetsmerking og kjennemerker bak						
4.8.1.	Tilstand	Visuell kontroll.					
4.8.2.	Samsvar med kravene <sup>(1)</sup>	Visuell kontroll.					

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for							
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T			
4.9.	Påbudte signalinnretninger for lysutstyr									
4.9.1.	Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.								
4.9.2.	Samsvar med kravene <sup>(1)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.								
4.10.	Elektriske forbindelser mellom trekkvogn og tilhenger eller semitrailer	Visuell kontroll: dersom mulig, undersøk forbindelsens strømgjennomgang.								
4.11.	Elektrisk ledningsnett	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en kjørebaneløfter, herunder av motorrommet (dersom det er relevant).	Identifisering av ledninger/kabler (f.eks. farge, skjerming, tverrsnitt, størrelse) overvåking av isolasjon (høy spenning)	X	X		X			
		Plassering av eventuelle høyspenningsledninger		X	X		X			
4.12.	Ikke-påbudte lykter og refleksinnretninger (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.								
4.13.	Batteri(er)	Visuell kontroll.	Plassering av batteri(er)	X	X		X	X		
		Antall batterier		X	X		X	X		
		Særlige ordninger for høyspenningsbatterier		X	X		X			
		Kjøretøyspesifikke opplysninger (VIN) om batteriomkopler [ja/nei]		X	X		X			
		Kjøretøyspesifikke opplysninger (VIN) om batterisikring [ja/nei]		X	X		X			
		Kjøretøyspesifikke opplysninger (VIN) om batteriventilasjon [ja/nei]		X	X		X			
		Kjøretøyspesifikke opplysninger (VIN) om virkemåte		X	X		X			

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for							
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T			
5.	AKSLER, HJUL, DEKK OG HJULOPPHENG									
5.1.	Aksler									
5.1.1.	Aksler	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en kjørebaneløfter. Slitasjetester kan benyttes og anbefales for kjøretøyer med en totalvekt på over 3,5 tonn.	Generell beskrivelse, antall aksler	X	X	X	X	X		
5.1.2.	Hjulspindel	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en kjørebaneløfter. Slitasjetester kan benyttes og anbefales for kjøretøyer med en totalvekt på over 3,5 tonn. Påfør hvert hjul en vannrett eller loddrett kraft og legg merke til hvor stor bevegelsen er mellom akselen og hjulspindelen.								
5.1.3.	Hjullager	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en kjørebaneløfter. Slitasjetester kan benyttes og anbefales for kjøretøyer med en totalvekt på over 3,5 tonn. Vugg på hjulet eller påfør hvert hjul en vannrett kraft og legg merke til hvor mye hjulet løftes i forhold til hjulspindelen.								
5.2.	Hjul og dekk									
5.2.1.	Hjulnav	Visuell kontroll.								
5.2.2.	Hjul	Visuell kontroll av begge sider av hvert hjul når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en kjørebaneløfter.	Hjulets størrelse/dimensjoner/innpressingsdybde	X	X	X	X	X		

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
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 kjørebaneløfter, eller ved å trille kjøretøyet fram og tilbake over en smøregrav.	Dekkdimensjon,	X	X	X	X	X
		belastningskapasitet,	X	X	X	X	X
		hastighetskategori	X	X	X	X	X
		System for overvåking av dekktrykk [N/J] – direkte/indirekte	X	X	X	X	X
5.3. Hjuloppheng							
5.3.1. Fjærer og stabilisator	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en kjørebaneløfter. Slitasjetester kan benyttes og anbefales for kjøretøyer med en totalvekt på over 3,5 tonn.						
5.3.2. Støtdempere	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en kjørebaneløfter eller ved hjelp av spesialutstyr, dersom det er tilgjengelig.						
5.3.2.1 Effektivitetsprøving av demping (X) <sup>(2)</sup>	Bruk spesialutstyr og foreta en sammenligning av forskjellen mellom venstre og høyre.						
5.3.3. Bærearmer, opphengs- armer	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en kjørebaneløfter. Slitasjetester kan benyttes og anbefales for kjøretøyer med en totalvekt på over 3,5 tonn.						
5.3.4. Opphengskuler og ledd	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en kjørebaneløfter. Slitasjetester kan benyttes og anbefales for kjøretøyer med en totalvekt på over 3,5 tonn.						

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for					
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T	
5.3.5.	Luftfjæring	Visuell kontroll.						
6.	UNDERSTELL OG UNDERSTELLSUTSTYR							
6.1.	Understell eller ramme og utstyr							
6.1.1.	Generell tilstand	Visuell kontroll, kjøretøy over smøregrav eller på kjørebaneløfter.						
6.1.2.	Eksosrør og lyddempere	Visuell kontroll, kjøretøy over smøregrav eller på kjørebaneløfter.						
6.1.3.	Drivstofftank og -rør (herunder drivstofftank til oppvarming og rør)	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en kjørebaneløfter, ved hjelp av innretninger for påvisning av lekkasje ved LPG/CNG/LNG-systemer.	Generell beskrivelse og plassering, herunder avskjerming	X	X		X	X
6.1.4.	Støtfangere, sidevern og underkjøringshinder bak	Visuell kontroll.	Unntatt sidehinder og/eller underkjøringshinder bak (J/N)		X	X		
6.1.5.	Reservehjulsholder (om montert)	Visuell kontroll.						
6.1.6.	Koplings- og slepeinnretninger	Visuell kontroll med tanke på slitasje og riktig virkemåte med særlig vekt på montert sikkerhetsutstyr og/eller bruk av måleutstyr.						
6.1.7.	Drivverk	Visuell kontroll.						
6.1.8.	Motorfester	Visuell kontroll, ikke nødvendigvis over en smøregrav eller på en kjørebaneløfter.						

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
6.1.9. Motoreffekt (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	Gyldig konfigurasjon av motorens styreenhet	X	X		X	X
		Bruksanvisning for kjøretøyets elektroniske grensesnitt	X	X		X	X
		Instrukser om hvordan kalibreringsidentifikasjonen skal leses	X	X		X	X
		Opplysninger om gyldige kalibreringsidentifikasjoner	X	X		X	X
		Programvareidentifikasjonsnummer, herunder kontrollsummer eller lignende data til validering av integritet.	X	X		X	X
6.2. Førerhus og karosseri							
6.2.1. Tilstand	Visuell kontroll.						
6.2.2. Innfesting	Visuell kontroll med kjøretøyet over en smøregrav eller på en kjørebaneløfter.						
6.2.3. Dører og dørlåser	Visuell kontroll.						
6.2.4. Gulv	Visuell kontroll med kjøretøyet over en smøregrav eller på en kjørebaneløfter.						
6.2.5. Førersetet	Visuell kontroll.						
6.2.6. Andre seter	Visuell kontroll.	Største antall seter i alt (unntatt førersetet)	X	X			
		Antall bakoverrettede seter	X	X			
6.2.7. Betjeningsinnretninger	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.						
6.2.8. Stigtrinn	Visuell kontroll.						



Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
6.2.9.	Annet innvendig og utvendig tilbehør og utstyr	Visuell kontroll.					
6.2.10.	Skvettskjermer (vinger), avskjermingsinnretninger	Visuell kontroll.					
6.2.11.	Parkeringsstøtte	Visuell kontroll.					
6.2.12.	Håndtak og fotstøtter	Visuell kontroll.					
7.	ANNET UTSTYR						
7.1.	Bilbelter/låser og sikringsutstyr (når det gjelder gruppe L: L6/L7)						
7.1.1.	Sikker montering av bilbelter/beltelåser	Visuell kontroll.	Antall og plassering av festepunkter for bilbelter	X	X	X	X
7.1.2.	Bilbelters/beltelåseres tilstand	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Bilbeltekategori for hver sittestilling	X	X	X	X
7.1.3.	Kraftbegrenser for bilbelte	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	Bruksanvisning for kjøretøyets elektroniske grensesnitt	X	X	X	
7.1.4.	Bilbeltestrammere	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	Bruksanvisning for kjøretøyets elektroniske grensesnitt	X	X	X	
7.1.5.	Kollisjonspute	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	Antall kollisjonsputer og plassering	X	X	X	
			Bruksanvisning for kjøretøyets elektroniske grensesnitt	X	X	X	
7.1.6.	SRS-systemer	Visuell kontroll av feilindikatorlampen og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	Bruksanvisning for kjøretøyets elektroniske grensesnitt	X	X	X	
7.2.	Brannsløkkingsapparat (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll.					
7.3.	Låser og tyverisikringsinnretning	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.					

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for					
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T	
7.4.	Varseltrekant (dersom det kreves) (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll.						
7.5.	Førstehjelpsskrin (dersom det kreves) (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll.						
7.6.	Stoppeklosser til hjul (kiler) (dersom det kreves) (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll.						
7.7.	Signalhorn	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.						
7.8.	Hastighetsmåler	Visuell kontroll eller kontroll av virkemåte ved prøving på vei eller elektronisk.	Bruksanvisning for kjøretøyets elektroniske grensesnitt	X				
7.9.	Fartsskriver (dersom en slik er montert/kreves)	Visuell kontroll.	Plassering av følere	X				
			Plassering av plomberinger	X				X
7.10.	Hastighetsbegrenser (dersom en slik er montert/kreves)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte dersom utstyr er tilgjengelig.						
7.11.	Kilometer teller dersom det finnes (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	Bruksanvisning for kjøretøyets elektroniske grensesnitt	X	X		X	
7.12.	Elektronisk stabilitetskontroll (ESC) dersom det er montert/kreves	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	Bruksanvisning for kjøretøyets elektroniske grensesnitt	X	X			

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for					
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T	
8.	SKADEVIRKNINGER							
8.1.	Støy							
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).	Støynivå på stillestående kjøretøy [dB (A) ved 1/min].		X	X	X	X
8.2.	Avgassutslipp							
8.2.1.	Utslipp fra motorer med elektrisk tenning							
8.2.1.1.	Utstyr for kontroll av avgassutslipp	Visuell kontroll.	Generell beskrivelse av utslippskontrollsystemet Partikkelfelle montert [J/N]		X	X		

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for					
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T	
8.2.1.2. Gassutslipp	<ul style="list-style-type: none"> <li>- For kjøretøyer opp til utslippsklasse Euro 5 og Euro V<sup>(1)</sup>: Måling ved hjelp av en avgassmåler i samsvar med kravene<sup>(1)</sup> eller OBD-avlesning. Kontrollen av utslipp fra eksosrøret skal være standardmetoden for vurdering av avgassutslipp. 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.</li> <li>- For kjøretøyer fra og med utslippsklasse Euro 6 og Euro VI<sup>(2)</sup>: Måling ved hjelp av en avgassmåler i samsvar med kravene<sup>(1)</sup> eller OBD-avlesning i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav<sup>(1)</sup>. Målinger gjelder ikke for totaktsmotorer.</li> </ul>	Gassutslippsnivåer dersom angitt av produsenten	X	X		X		
		Spesifikke opplysninger om kjøretøy (VIN) eller motorkode	X	X		X		
		For kontroll av utslipp fra eksosrøret:	Krav til forkondisjonering av motoren, for eksempel laveste temperatur på olje/vann [°C] og framgangsmåter for å sette motoren i type II-prøvningssekvens	X	X		X	
		Resultater fra type II-utslippsprøving	X	X		X		
		Tomgang CO [%]	X	X		X		
		Høy tomgang CO [%]	X	X		X		
		Lambda []	X	X		X		
		For OBD-bruk:	Koplings- og kommunikasjonsprotokoll (standard, spenning på strømforsyning, plassering)	X	X			
Liste over DTC-er (klasse A, B1 og B2 gjelder for øyeblikket bare for HDV)	X	X						

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
8.2.2. Utslipp fra motorer med kompresjonstenning							
8.2.2.1. Utstyr for kontroll av avgassutslipp	Visuell kontroll.	Generell beskrivelse av utslippskontrollsystemet, for eksempel: DeNox-system [J/N] Partikkelfelle montert [J/N]	X	X			
		Plassering av EGR-system	X	X			
		Spesifikke opplysninger om (kjøretøy (VIN) eller) motortype	X	X			
8.2.2.2. Røyktetthet (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 <sup>(3)</sup> : Måling av avgassens røyktetthet ved fri akselerasjon (ingen belastning fra tomgang opp til avreguleringsturtall) i frigir med clutchen tilkopleet eller ved OBD-avlesning. Kontrollen av utslipp fra eksosrøret skal være standardmetoden for vurdering av avgassutslipp. På grunnlag av en likeverdighetsvurdering kan medlemsstatene tillate bruk av OBD i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav.	Spesifikke opplysninger om kjøretøyets (VIN) motortype	X	X		X	
		For kontroll av utslipp fra eksosrøret:	X	X		X	
		k-verdi registrert på kjøretøyets produsentmerke (resultat fra type II-utslippsprøving)	X	X		X	
		Avreguleringsturtall ved type II-prøvinger	X	X		X	
		Turtallsbegrenser ved akselerasjon uten belastning [J/N]	X	X		X	

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for					
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T	
	<p>– For kjøretøyer fra og med utslippsklasse Euro 6 og Euro VI<sup>(4)</sup>: Måling av avgassens røyktetthet ved fri akselerasjon (ingen belastning fra tomgang opp til avreguleringsturtall) i frigrig med clutchen tilkopleet eller ved OBD-avlesning i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav<sup>(1)</sup>.</p> <p>Klargjøring av kjøretøyet</p> <p>1. Kjøretøyer kan kontrolleres uten klargjøring selv om det av sikkerhetsmessige årsaker bør påses at motoren er varm og i tilfredsstillende mekanisk stand.</p> <p>2. Krav til klargjøring:</p> <p>i) Motoren skal være helt varm, f.eks. skal motoroljens temperatur målt ved hjelp av en sonde i røret for oljepeilepinnen være minst 80 °C eller tilsvare normal driftstemperatur dersom den er lavere, eller motorblokkens temperatur skal målt ved infrarødt strålingsnivå holde minst en tilsvarende temperatur. Dersom det er umulig å foreta denne målingen på grunn av kjøretøyets konstruksjon, kan motorens normale driftstemperatur fastslås på en annen måte, f.eks. ved at kjøleviften settes i gang.</p>	Beskrivelse av deaktivering av turtallsbegrenser for prøving av fri akselerasjon	X	X		X		
		For OBD-bruk:	Tillatte DTC-er ved OBD-skanning {koder for NOx-gruppe 3000 for LDV}	X	X		X	
			Kopplings- og kommunikasjonsprotokoll (standard, spenning på strømforsyning, plassering)	X	X		X	
			Liste over DTC-er (klasse A, B1 og B2 gjelder for øyeblikket bare for HDV)	X	X		X	

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
	<p>ii) Eksosanlegget skal renses ved minst tre sykluser med fri akselerasjon eller ved en tilsvarende metode.</p> <p>Prøvingsprosedyre:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Motor 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.</li> <li>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.</li> <li>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 avregulerings-turtallet. 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 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>.</li> </ol>						

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
	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 verdienes spredning. Medlemsstatene kan begrense antall prøvingssykluser.						
	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 rensing 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 rensing ligger betydelig under grenseverdiene.						
8.3.	Demping av elektromagnetisk interferens						
	Radiostøy (X) <sup>(2)</sup>						
8.4.	Andre punkter knyttet til miljøet						
8.4.1.	Væskelekkasjer						



Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for				
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T
9.	TILLEGGSKONTROLLER FOR KJØRETØYER TIL PERSONTRANSPORT I GRUPPE M <sub>2</sub> OG M <sub>3</sub>						
9.1.	Dører						
9.1.1.	Inngangs- og utgangsdører	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.					
9.1.2.	Nødutganger	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte (dersom det er relevant).					
9.2.	Avduggings- og avisingsanlegg (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.					
9.3.	Ventilasjons- og varmeanlegg (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.					
9.4.	Seter						
9.4.1.	Passasjer seter (herunder seter for medfølgende personale)	Visuell kontroll.					
9.4.2.	Fører sete (tilleggskrav)	Visuell kontroll.					
9.5.	Innvendig lys og GPS-utstyr (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.					
9.6.	Ganger, arealer for stående passasjerer	Visuell kontroll.					
9.7.	Trapper og trinn	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte (dersom det er relevant).					
9.8.	Anlegg for kommunikasjon med passasjerer (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.					
9.9.	Meldinger (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll.					

Punkt	Metode	Nødvendige opplysninger	Gruppe som opplysningene er nødvendige for							
			< 3,5 t	> 3,5 t	O	L	T			
9.10. Krav til transport av barn (X) <sup>(2)</sup>										
9.10.1. Dører	Visuell kontroll.									
9.10.2. Signalutstyr og spesialutstyr	Visuell kontroll.									
9.11. Krav til transport av personer med nedsatt bevegelsesevne (X) <sup>(2)</sup>										
9.11.1. Dører, ramper og heiser	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.									
9.11.2. Sikringsutstyr for rullestol	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.									
9.11.3. Signalutstyr og spesialutstyr	Visuell kontroll.									
9.12. Annet spesialutstyr (X) <sup>(2)</sup>										
9.12.1. Anlegg for tilberedning av næringsmidler	Visuell kontroll.									
9.12.2. Sanitæranlegg	Visuell kontroll.									
9.12.3. Andre innretninger (for eksempel audio-visuelle anlegg)	Visuell kontroll.									

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

<sup>(2)</sup> Typegodkjent i samsvar med tabell 2 (Euro 6) i vedlegg I til forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).

<sup>(3)</sup> Typegodkjent i samsvar med direktiv 70/220/EØF, tabell 1 (Euro 5) i vedlegg I til forordning (EF) nr. 715/2007, direktiv 88/77/EØF og direktiv 2005/55/EF.

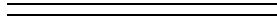
<sup>(4)</sup> Typegodkjent i samsvar med tabell 2 (Euro 6) i vedlegg I til forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).

## MERKNADER:

<sup>1</sup> «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.

<sup>2</sup> (X) angir punkter som gjelder kjøretøyets tilstand og dets egnethet til bruk på vei, men som ikke anses som vesentlige ved teknisk kontroll.







Bestilling av publikasjoner

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon

publikasjoner.dep.no

Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på

[www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no)

Trykk: Departementenes sikkerhets- og

serviceorganisasjon – 09/2023

