



Innst. 39 S

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 144 S (2015–2016)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Til Stortinget

Sammendrag

EØS-komiteen har vedtatt å endre EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) ved å innlemme et direktiv om felles regler for periodisk kjøretøykontroll og om opphevelse av rådsdirektiv, direktiv om visse felles regler for kontroll av nyttekjøretøy langs veg og om opphevelse av rådsdirektiv, heretter samlet omtalt som kjøretøykontrollpakken.

Direktivene har som felles formål å styrke kontrollen med at sikkerhetsmessige og miljømessige krav til kjøretøyet er oppfylt under bruk. Dette skal ivaretas gjennom et regime med periodisk kjøretøykontroll, teknisk kontroll langs veg og en registreringsprosedyre hvor kjøretøy som utgjør en umiddelbar trafikksikkerhetsrisiko, midlertidig kan avregistreres. Videre forventes skjerpede og harmoniserte kontrollbestemmelser å bidra til gode konkurransevilkår.

Direktivene viderefører langt på veg gjeldende regler på området, men konsoliderer og harmoniserer regelverket ytterligere. Det stilles dels nye, dels noe strengere krav til kontrollpunkter, kontrollutstyr og metoder for kjøretøykontroll. Det innføres kompetansekrav og en sertifiseringsordning for kontrollører. Videre innføres det en bestemmelse om at mangler ved vandelen hos enten kontrollør eller kontrol-

lorganet kan medføre tilbakekalling av godkjenning. Det innføres videre mer omfattende tilsynsforpliktelser med kontrollorgan, kontrollører og opplæringsinstitusjoner for kontrollører. Det stilles krav om at minst 5 pst. av den tunge kjøretøyparken i EU skal kontrolleres langs vegene. Det legges videre til rette for bedre samarbeid mellom ansvarlige myndigheter på tvers av landegrensene.

Gjennomføringen av EØS-komiteens beslutning vil kreve lovendring og bevilgningsvedtak. Det er derfor nødvendig å innhente Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning i medhold av Grunnloven § 26 andre ledd.

Nærmere omtale av innholdet i rettsaktene

Direktivene ble vedtatt i EU 3. april 2014. Frist for å innlemme direktivene i nasjonalt regelverk er 20. mai 2017. Frist for gjennomføring er 20. mai 2018. Det er fastsatt overgangsbestemmelser for de nye kravene til kontrollutstyr og tilsyn etter direktiv 2014/45 frem til hhv. 20. mai 2023 og 1. januar 2023. For direktiv 2014/47 er det gitt en overgangsperiode for etablering av risikoklassifiseringssystemet frem til 20. mai 2019.

Forholdet til norsk rett

Regler om kjøretøykontroll og kjøretøyregistrering er allerede i dag regulert i EØS-retten og gjennomført i norsk rett, jf. vegtrafikkloven §§ 13, 15, 16 og 19 med tilhørende forskrifter. Norge er dermed en integrert del av EUs indre marked for kjøretøykontroll- og registrering. Langt på veg er de nye reglene en videreføring av gjeldende rett på området. Vegdirektoratet har delegert myndighet til å gjennomføre hoveddelen av direktivene ved forskrift.

Behovet for lovendring knytter seg særlig til kravet om formaliserte kompetansekrav og sertifisering

av kontrollører og til bestemmelsen om at manglende oppfyllelse av krav til vandel kan være grunnlag for å tilbakekalle godkjenning som kontrollør/kontrollorgan (direktiv 2014/45/EU artikkel 13, jf. vedlegg IV).

Vegtrafikkloven § 19 gir nærmere bestemmelser for kjøretøykontroll. Departementet har hjemmel til å gi forskriftsbestemmelser om godkjenning og tilsyn med steder som utfører kjøretøykontroll. Det er tvilsomt om et krav om personlig godkjenning av kontrollørene ved kontrollstedene kan innfortolkes i dette, og spørsmålet må utredes nærmere. Av Ot. prp. nr. 30 (1993–94), (II) følger det at formålet med bestemmelsen i § 19 (annet ledd) var å tilrettelegge for at private verksteder og teststasjoner skulle kunne utføre periodiske kjøretøykontroller sammen med og i konkurranse med biltilsynet (Statens vegvesen). Det presiseres her for ordens skyld at utførelse av ordinære verkstedtjenester/reparasjoner ikke omfattes av direktivet.

Direktivet innfører videre en bestemmelse om at manglende godt omdømme hos kontrollorganet eller den enkelte kontrollør skal kunne gi grunnlag for tilbakekalling av godkjenning (art. 14, jf. vedlegg V). Gjeldende norsk regelverk åpner ikke for at manglende oppfyllelse av vandelskrav hos kontrollører skal kunne gi grunnlag for tilbakekall av godkjenning.

Det vurderes at en hjemmel for at manglende vandel skal utgjøre en tilbakekallingsgrunn for godkjenning, trolig må forankres gjennom endring av vegtrafikkloven (§ 19). Nærmere kriterier for hva som eventuelt skal utgjøre mangler ved vandel, vil måtte utarbeides, både for kontrollørene og virksomheten som sådan.

Innføring av direktiv 2014/46/EU vil ikke kreve lovendringer.

Direktiv 2014/47/EU artikkel 15 åpner for at det kan kreves gebyr dersom det er konstatert mangler etter en mer detaljert teknisk kontroll. Direktivet lar det være et nasjonalt anliggende om det innføres gebyr. Det må vurderes nærmere om det er ønskelig å innføre en gebyrordning for gjennomført teknisk kontroll langs vei og om det er nødvendig å forankre kravet i en ny hjemmel i vegtrafikkloven. Gjeldende vegtrafikklov § 19 annet ledd inneholder en bestemmelse om vederlag for kontroll av kjøretøy, men det går klart frem av forarbeidene at gebyrhjemmelen ble vedtatt i forbindelse med innføring av EU-reglene om periodisk kjøretøykontroll.

Direktivets artikkel 8 nr. 4 innfører krav til kompetanse og opplæring for kontrollører som skal gjennomføre detaljerte tekniske kontroller. Kravet til kompetanse og opplæring er tilsvarende som for kontrollører som skal gjennomføre periodisk kjøretøykontroll, jf. direktiv 2014/45/EU artikkel 13 og ved-

legg IV. Det må vurderes om det er hensiktsmessig å lovfeste at departementet kan gi nærmere forskrifter om krav til kompetanse og opplæring for utekontrollører. En eventuell lovhjemmel bør sees i sammenheng med tilsvarende krav som innføres for kontrollører av periodisk kjøretøykontroll og eventuelle krav til tilsynspersonell i direktiv 2014/45/EU.

Det bør videre vurderes om det vil være hensiktsmessig å lovfeste kravet til risikoklassifiseringssystem i artikkel 6, som skal etableres som et verktøy for målretting og utvelgelse til kontroll.

Direktivet medfører at det må gjøres endringer i forskrift av 13. mai 2011 nr. 590 om kontroll av kjøretøy langs vei, i tillegg til trafikkkontrollinstruksen.

Samferdselsdepartementet vil fremme en lovproposisjon med de nødvendige lovendringer.

Økonomiske og administrative konsekvenser

I proposisjonens kapittel 5 gjøres det rede for økonomiske og administrative konsekvenser av direktivene. Det vil være en rekke kostnader, både for gjennomføring og kompetanseoppbygging, både for det offentlige og de private.

Departementets konklusjon

Samferdselsdepartementet tilrår at Norge i EØS-komiteen går inn for å innlemme EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene (EU) 2014/45, 2014/46 og 2014/47. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til Prop. 144 S (2015–2016) Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy.

Komiteen viser til at formålet med direktivene er å styrke kontrollen med miljø- og sikkerhetskrav til kjøretøy som er i bruk, og at dette skal ivaretas gjennom periodisk kjøretøykontroll, teknisk kontroll

langs veg og midlertidig avregistrering av kjøretøy som utgjør en umiddelbar trafikksikkerhetsrisiko.

Komiteen mener gjennomføringen av et harmonisert og mer detaljert regelverk for teknisk kontroll kan styrke sikkerhets- og miljøstandarden på kjøretøy i Norge og andre EØS-land, og forbedre forbrukernes rettigheter.

Komiteen mener risikoklassifiseringssystemet som foreslås innført for kontroll av nyttekjøretøy langs vegene, vil kunne utløse bedre trafikksikkerhet, effektivitetsgevinster og bedre konkurransevilkår for transportnæringen.

Komiteen syner til proposisjonen sitt punkt 2.1:

«Det innføres imidlertid et nytt krav om at høghastighetstraktorer som hovedsaklig brukes i kommersiell godstransport, skal gjennomgå periodisk kontroll».

Komiteen meiner regjeringa i utarbeiding av forskrift må ta særskilt omsyn til anleggs- og landbruksbransjen. Det må sikrast klare definisjonar av kva høghastighetstraktorar som skal påleggjast krav om kontroll, og det bør utarbeidast eit system som sikrar at traktorar som ikkje vert nytta til såkalla «transport mot vederlag», fell utanfor kontrollkravet. Systemet må vere føreseieleg for eigarar av slik type traktor.

Medlemen i komiteen frå Senterpartiet meiner òg kravet til kontroll av slike traktorar er unødvendig, då det ikkje føreligg dokumentasjon på at feil som ein slik kontroll kan avdekka, har medført

ulukker i Noreg. Kravet medfører også ein kostnad for brukarane, noko proposisjonen seier lite om.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet vil òg peike på at eit slikt krav kan by på praktiske utfordringar for brukarane då ein må oppsøkje tungbilverkstad for å gjennomføre kontrollen, noko som vil medføre auka traktortrafikk på vegane, ofte over lengre strekningar då godkjende verkstader for denne type kontroll ikkje er like mange som for lettare kjøretøy.

Komiteen har forelagt innstillingsutkastet for utenriks- og forsvarskomiteen, som i brev av 2. november 2016 slutter seg til transport- og kommunikasjonskomiteens innstilling, uten ytterligere merknader.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. november 2016

Nikolai Astrup

leder og ordfører

