



STORTINGET

Innst. 167 L

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 8 LS (2017–2018)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i vegtrafikkloven (køretøykontroll og fartsskrivar) og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 122/2016 i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av forordning (EU) nr. 165/2014

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om endringer i vegtrafikkloven som gjeld reglar til gjennomføring av europaparlaments- og rådsdirektiva (EU) 2014/45 og 2014/47 om periodisk kontroll av køretøy og kontroll av nyttekøretøy langs veg (køretøykontrolldirektiva) i norsk rett.

Stortinget ga sitt samtykke til å innlemme køretøykontrolldirektiva i EØS-avtala gjennom behandlinga av Prop. 144 S (2015–2016), jf. Innst. 39 S (2016–2017). Gjennomføringa i norsk rett krev endringar i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) sine føresegner om kontroll langs veg og om køretøyverkstader, jf. framlegget til endringar i §§ 13, 19 og 19 a og framlegg til ny § 19 b.

Framlegget som skal gjennomføre køretøykontrolldirektiva, gjeld endra heimel for kontroll langs veg i § 19 andre ledd, med krav om risikobasert kontroll og krav til kontrollutstyr og kompetanse hos kontrollpersonell. Vidare gjeld gjennomføringa av køretøykontrolldirektiva nye føresegner om godkjenning, kompetanse og tilsyn med verksemdar som gjennomfører periodisk kontroll av køretøy (kontrollorgan), og tilsette i

kontrollorgana i § 19 a. Framlegget gjeld heimel for nye krav til kompetanse, habilitet og vandel for kontrollørane og teknisk leiar i kontrollorgan og verkstad. Framlegget gjeld også heimel for godkjenning av og tilsyn med opplæringsinstitusjonar som skal utdanne kontrollpersonell, og krav til kompetanse hos dei som skal godkjenne og føre tilsyn.

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen òg fram forslag til endringar i vegtrafikkloven om reglar til gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivarar i vegtransport og om oppheving av forordning (EF) nr. 3821/85 og om endring av forordning nr. 561/2006 om køyre- og kviletid (fartsskrivarforordninga) i norsk rett. Ein fartsskrivar er eit teknisk apparat i tunge køretøy nytta til å kontrollere at køyre- og kviletidsreglane blir følgde. Hovudformålet med den nye forordninga er å redusere lovbrøt og å betre trafikktryggleiken, verne sjåførane og fremje like konkurransevilkår.

EØS-komiteen vedtok 3. juni 2016 (vedtak nr. 122/2016) å endre vedlegg XIII (transport) til EØS-avtala, slik at fartsskrivarforordninga blir innlemma i EØS-avtala. Gjennomføringa i norsk rett gjer det nødvendig med lovvedtak, jf. Grunnlova § 26 andre ledd. Difor blei vedtaket i EØS-komiteen gjort med atterhald om samtykke frå Stortinget. Gjennom proposisjonen blir Stortinget invitert til å gi sitt samtykke til å godkjenne vedtaket i EØS-komiteen og til å gjennomføre fartsskrivarforordninga i norsk rett. Ein syner til eiga innstilling om dette.

Gjennomføringa gjeld i hovudsak lovframlegget til 19 b om godkjenning av og tilsyn med verkstader, heimel for krav til kompetanse, habilitet og vandel for fartsskrivarverksemdene, og reglar for verkstaden si plikt til å støtte kontrollstyresmaktene i undersøkingar av om fartsskrivaren er manipulert mv.

I samband med gjennomføringa av EU-rettsaktene foreslår departementet i tillegg i denne proposisjonen einskilde andre endringar i vegtrafikkloven sine føresegner om køyretøykontroll:

Dette gjeld endringar for verkstader som ikkje er kontrollorgan eller fartsskrivarverkstad i framlegg til § 19 b. Formålet er meir like lovføresegner om verkstader, å sikre god kvalitet på tenestene verksemdene leverer gjennom krav til godkjenning og tilsyn og å hindre ulovleg arbeid på motorvogn.

Vidare gjer departementet framlegg om lovheimel for klårare, meir fleksible og effektive reaksjonar for forvaltninga, som bruk av stans og tvangsmulkt, jf. framlegget til §§ 19 a og 19 b.

Departementet gjer også framlegg om lovheimel for eventuelt å fastsette forskrifter om gebyr for godkjenning og tilsyn med kontrollorgan, verkstader mv. og for kontroll langs veg. Lovframlegget om gebyr for godkjenning er avgrensa til å dekke dei kostnadene det offentlege har i samband med tenestene. Lovheimelen for å innføre gebyr for tilsyn eller kontroll er likeeins avgrensa til tilfelle der det er avdekt regelbrot, feil eller manglar som krev oppfølging frå styresmaktene.

Lovutkastet inneheld også ein ny § 19 c om forskriftsheimel for kontroll av verksemdar som driv handel med køyretøy og utstyr som krev godkjenning, som er ei vidareføring og ei presisering av gjeldande § 19 tredje ledd.

Vidare inneheld lovutkastet ei endring av vegtrafikkloven § 32, som fastset at brot på køyre- og kviletidsreglane som blir avdekte i Noreg, kan bli sanksjonerte i Noreg uavhengig av i kva land brotet fann stad, og at denne òg gjeld for føretak.

Lovframlegga i denne proposisjonen er i hovudsak utforma som heimlar for at departementet kan fastsette nærare forskrifter om gjennomføring.

Proposisjonen er inndelt på følgjande måte: Punkt 2 omhandlar bakgrunnen og høyringa. Punkt 3 beskriv gjeldande rett og rettstilhøva i andre land. Punkt 4 til 8 gjeld lovframlegg og drøfting av høyringa. Punkt 9 gjeld innlemming av fartsskrivarforordninga. Punkt 10 omtalar økonomiske og administrative konsekvensar av lovforslaga. Punkt 11 gjeld merknader til dei einskilde paragrafane i lovforslaget.

Økonomiske og administrative konsekvensar

I proposisjonen skriv departementet at kostnadene knytte til gjennomføring av kjøretøykontrolldirektiva i framlegg til endringar av vegtrafikkloven § 13 femte ledd, § 19 og § 19 a ikkje lar seg talfeste konkret. Dei økonomiske og administrative konsekvensane er nærare greia ut og konkretiserte i samband med at ein fastsette nærare reglar i forskrift med heimel i vegtrafikkloven.

Dei kostnadene for det offentlege som ikkje kan dekkast gjennom kostnadsdekkande gebyr, vil bli dekte innanfor dei gjeldande budsjettrammene til dei departementa det gjeld.

Departementet gjer i proposisjonen merksam på at gjennomføringa av kjøretøykontrollpakka (direktiv 2014/45/EU, direktiv 2014/47/EU) og fartsskrivarforordninga (forordning (EU) 165/2014) vil føre med seg endringar ut over dei som er omtalte i proposisjonen. Det som er vurdert i høyringsframlegget, er i all hovudsak krav som det per i dag ikkje er lovheimel for i norsk rett. EØS-rettsaktene inneheld også føresegner som kan fastsettast direkte gjennom endring av relevante forskrifter. Eit eksempel på dette er skjerpa krav til kontrollinnhald og kontrollutstyr.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Siv Mossleth og Ivar Odnæs, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til proposisjonen og forslag til endringer i vegtrafikkloven om regler til gjennomføring av europaparlaments- og rådsdirektivene (EU) 2014/47 om periodisk kontroll av kjøretøy og kontroll av nyttekjøretøy langs veg i norsk rett. Stortinget ga sitt samtykke til å innlemme kjøretøykontrolldirektiv i EØS-avtalen i Prop. 144 S (2015–2016).

Komiteen merker seg at EØS-komiteen 3. juni 2016 vedtok å endre vedlegg XIII til EØS-avtalen ved å ta inn europaparlamentets- og rådsforordning 165/2014 om fartsskrivere innen vegtransport om kjøre- og hviletid. Det er derfor nødvendig med en lovendring for å gjennomføre rettsakter i norsk rett. Samtykke fra Stortinget er derfor nødvendig etter Grunnloven § 26.

Komiteen har merket seg at departementet har vurdert at det er et behov for å modernisere reglene om godkjenning og tilsyn av kjøretøyområdet i vegtrafikkloven §§ 19, 19a, b, c og 13 femte ledd, uavhengig av kravene etter EØS-avtalen.

Komiteen har merket seg at høring om forslaget ble sendt ut 3. juli 2016, og at det har kommet inn 37 svar.

Komiteen viser til at lovforslaget gjelder endring av vegtrafikkloven § 19 b Krav til verksted mm. og § 13 femte ledd om verksteder som skal montere, kontrollere eller reparere sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøy inkludert fartsskriver.

Komiteen merker seg at departementet presiserer at kravet om grunnkompetanse, i praksis fagbrev, ikke vil gjelde for kontrollører som er tilsatt før 20. mai 2018. Kravene til grunnopplæring og oppfriskende opplæring i periodisk kjørekontroll, ev. passende prøve, vil likevel gjelde for alle kontrollører, uavhengig av om de er tilsatt før eller etter 20. mai 2018.

Komiteen viser til at departementet legger til grunn at overgangsordninger for grunnopplæring av kontrollører som alt er tilsatt i et kontrollorgan før 20. mai 2018, blir utredet og hørt i forskriftsarbeidet. Det samme gjelder de andre kravene til omfang og innhold i opplæringen.

Komiteen har merket seg at det i høringen ble foreslått krav om habilitet. Høringsuttalelsene er delte, der flere bransjeorganisasjoner mener praktiske og økonomiske utfordringer knyttet til å stille krav om habilitet som hindrer flåteeiere og bilforhandlere i å kontrollere egne kjøretøy inkludert kjøretøy i omsetning.

Komiteen merker seg videre at endringer gjelder hjemmel til å kreve undersøkelse av fartsskriveren og gebyrhjemmel for godkjenning og tilsyn.

Komiteen merker seg at lovforslaget også gjelder ny § 19 c om kontroll av virksomheter som driver handel med motorvogn. Forslaget sier at regionvegkontorene etter nærmere forskriftsregler gitt av departementet kan kontrollere kjøretøy og utstyr som krever godkjenning hos forhandlere.

Komiteen merker seg videre at lovforslaget også gjelder endring av vegtrafikkloven § 32 og § 36, hvor § 32 omhandler såkalt ekstra territoriell jurisdiksjon og slår fast at dersom det blir avdekket brudd på kjøre- og hviletidsreglene i Norge, kan bruddene bli sanksjonert her, uavhengig av i hvilket land lovbruddene har funnet sted. Paragrafen gjennomfører kjøre- og hviletidsforordning 561/2006 artikkel 19 nr. 2, jf. også kjøre- og hviletidsforskriften § 14.

Komiteen merker seg også at departementet mener endringen i vegtrafikkloven § 36 nr. 1 gjelder en tilvisningsfeil. Vegtrafikkloven § 13 fikk ved lov av 24. mai 2013 et nytt tredje ledd som følge av innføring av hjemmel for departementet til å fastsette forskrift om at kjøretøy med ei tillatt totalvekt over 3 500 kg skal være utstyrt med elektronisk betalingsenhet (bombrikke). Som følge av dette ble daværende femte ledd gjort om til sjettede ledd. Ved en inkurie ble § 36 nr. 1 bokstav g ikke rettet tilsvarende. Dette rettes nå opp.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, merker seg at Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer alternative forslag, der de ber regjeringen om å ikke innføre gebyr for kjøretøykontroll langs vei samt å ikke innføre gebyr for godkjenning av verkstedet som gjennomfører periodisk kjøretøykon-

troll. Flertallet viser til at det i Prop. 8 LS (2017–2018) ikke foreslås å innføre slike gebyr som medlemmene fra Senterpartiet her viser til, og at det heller ikke foreligger planer om å innføre slike gebyr. Flertallet viser til at det som foreslås i Prop. 8 LS (2017–2018), er at Veidirektoratet gis forskriftsrett til å kunne ilegge gebyr, men at dette kun vil begrenses til å gjelde selvkost, altså den merkostnaden som oppstår ved godkjenning av nye verksteder. Flertallet viser til at det ikke legges opp til å ilegge gebyr verken ved ordinær kontroll eller kontroll langs vei, men kun ved godkjenning av nye verksteder.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti meiner det er bra at krava vert skjerpa slik at trafikktryggleiken vert styrka. Desse medlemmene kan likevel ikkje støtte innføring av gebyr for kontroll langs veg. At staten utfører denne typen kontrollar er svært positivt, og desse medlemmene meiner kontrollaktiviteten skulle vore auka, då han bidreg til styrka trafikktryggleik. For dei mest alvorlege manglane på køyretøy har kontrollmyndigheitene sanksjonsmoglegheiter, både økonomiske og fysiske, ved at dei kan skrive ut gebyr og halde igjen/avskilte køyretøy som utgjør ein trafikkfare. Desse medlemmene meiner dette er tilstrekkeleg, og at det ikkje tener saka å innføre gebyr på mindre feil som kan oppstå under køyring, og som ikkje medfører trafikkfare. Dette vil bli ei tilleggsbelastning for dei vegfarande som desse medlemmene ikkje støttar.

Det vert òg fremja forslag om at det skal innførast gebyr for godkjenning av verkstadar som utfører periodisk køyretøykontroll. Desse medlemmene meiner ikkje at staten skal ta betalt for å godkjenne verksemdar som utfører kontroll på vegne av staten. Det er i dag ein kostnad for køyretøyeigarar å gjennomføre periodisk køyretøykontroll, og desse medlemmene ynskjer ikkje å auke desse kostnadane.

Desse medlemmene fremjar difor følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa om å ikkje innføre gebyr for kjøretøykontroll langs veg.»

«Stortinget ber regjeringa om å ikkje innføre gebyr for godkjenning av verkstadar som gjennomfører periodisk kjøretøykontroll.»

Disse medlemmer viser til spørsmål til samferdselsministeren om endringene som er skissert i proposisjonen, kan medføre at bilverksteder og/eller deres tekniske ledere som i dag har godkjenning til å utføre periodisk kjøretøykontroll, kan miste nåværende godkjenning som en følge av nytt regelverk.

Disse medlemmer merker seg at samferdselsministeren i sitt svar av 5. februar 2018 skriver at forsla-

get innebærer at bilverksteder som i dag har godkjenning for å utføre periodisk kjøretøykontroll, vil måtte rette seg etter nye krav for å beholde godkjenningen. Disse medlemmer mener at nytt regelverk vil kunne oppfattes å gi tilbakevirkende kraft ved at bilverksteder og/eller deres tekniske ledere som i dag har godkjenning for å utføre periodisk kjøretøykontroll, kan miste denne godkjenningen.

Disse medlemmer kan ikke støtte dette og fremmer derfor følgende forslag:

«Bilverksteder og deres tekniske ledere som i dag har godkjenning for å utføre periodisk kjøretøykontroll, skal ikke miste godkjenningen som følge av nytt regelverk.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringa om å ikkje innføre gebyr for kjøretøykontroll langs veg.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringa om å ikkje innføre gebyr for godkjenning av verkstadar som gjennomfører periodisk kjøretøykontroll.

Forslag 3

Bilverksteder og deres tekniske ledere som i dag har godkjenning for å utføre periodisk kjøretøykontroll, skal ikke miste godkjenningen som følge av nytt regelverk.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og råar Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringar i vegtrafikkloven (kjøretøykontroll og fartsskrivar)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk vert det gjort følgjande endringar:

§ 13 femte ledd blir oppheva. Noverande § 13 sjette til åttande ledd blir femte til sjuande ledd.

§ 19 skal lyde:

§ 19 Kontroll av kjøretøy

Eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det, skal framstille kjøretøyet til kontroll når politiet eller regionvegkontoret krever det. Vedkommende skal også gi opplysninger om kjøretøyet når det kreves.

Departementet kan i forskrift gi regler om kontroll av kjøretøy etter første ledd og om gebyr. Departementet kan i forskrift også gi regler om kontroll av kjøretøy langs veg og om kriterier for utvelgelse av kjøretøy til slik kontroll. I forskriften kan det gis nærmere regler om krav til kompetanse for kontrollører, herunder personell som gjennomfører foretakskontroll etter § 21, om krav til kontrollutstyr og om kontrollgebyr.

§ 19 a skal lyde:

§ 19 a Periodisk kjøretøykontroll

Periodisk kjøretøykontroll kan bare utføres av godkjente virksomheter med godkjente kontrollører og godkjent teknisk leder. For godkjenning må kontrollør og teknisk leder fremlegge ordinær politiattest for å vise at vedkommende er skikket til oppgaven.

Departementet kan i forskrift gi regler om vilkår og overgangsordninger for godkjenning som nevnt i første ledd, om opplæringsvirksomhet, om godkjennings- og tilsynsmyndigheten og om gebyrer for godkjenning og tilsyn. Departementet kan i forskrift også gi regler om pålegg om retting, advarsel og tilbakekall av godkjenningen, om stansing av virksomheten og om tvangsmulkt.

Ny § 19 b skal lyde:

§ 19 b Krav til verksteder m.m.

Reparasjon, vedlikehold, ombygging, oppbygging og påbyggingsarbeid på motorvogn og tilhenger til motorvogn kan bare foretas av godkjent virksomhet. Det samme gjelder for montering, kontroll og reparasjon av fartsskriver. For å få godkjenning til å montere, kontrollere og reparere fartsskriver må virksomhetens ansvarlige leder fremlegge ordinær politiattest for å vise at vedkommende er skikket til oppgaven.

Departementet kan i forskrift gi regler om godkjenning av verksteder som skal montere, kontrollere og reparere sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøyer.

Departementet kan i forskrift gi regler om vilkårene og overgangsordninger for godkjenning av virksomheter som nevnt i første og andre ledd, godkjenning av virksomhetens leder, og om tilsyn med slik virksomhet. Departementet kan også gi regler om godkjennings- og tilsynsmyndighet, om plikt til å bistå tilsynsmyndigheten og om gebyrer for godkjenning og tilsyn. Departementet kan i forskriften gi regler om pålegg om retting, advarsel og tilbakekall av godkjenningen, om stansing av virksomheten og om tvangsmulkt.

I forskrift kan departementet gjøre unntak fra kravet om godkjenning for enkelte typer kjøretøy, for enkelte typer arbeid og for enkelte verksteder etter nærmere angitte vilkår.

Ny § 19 c skal lyde:

§ 19 c Kontroll av virksomheter som driver handel med motorvogner mv.

Regionvegkontoret kan, etter nærmere regler gitt av departementet i forskrift, kontrollere motorvogner, tilhengere og godkjenningspliktig utstyr i virksomheter der dette selges.

§ 32 skal lyde:

§ 32 Overtredelse av vegtrafikkbestemmelser i utlandet

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

II

Lova gjeld frå den tid Kongen fastset. Kongen kan fastsetje at ulike delar av lova skal ta til å gjelde frå ulik tid.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 7. mars 2018

Helge Orten

leder

Kirsti Leirtø

ordfører

