

Høringsoppsummering

Forslag til endring av forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy av 13. mai 2009 og forslag til ny forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy (gjennomføring av direktiv 2014/45/EU samt visse andre endringer)

Kontrollinstruks (Versjon 3)

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
16. mai 2018

1.1 Innledning

Vi vil i det følgende først besvare generelle innspill til kontrollinstruksen, deretter besvare innspillene på de konkrete kontrollpunktene. De forslagene vi belyste spesielt i høringen er også gjengitt nedenfor. Disse forslagene samt øvrige forslag til endringer ble markert i gult i høringen. Forslag som ikke er gjengitt i dette dokumentet, finnes omtalt nærmere i vedlegg 2 i høringsnotatet.¹

Vi har gjort noen endringer i kontrollinstruksen som ikke har materiell betydning. Disse vil ikke kommenteres nærmere under de enkelte kontrollpunkt.

Vi har splittet opp en del mangelmerknader for å lette registreringen og å gjøre mangelmerkene lettere lesbare på kontrollsedlene til bileierne. Disse endringene innebærer ingen materielle endringer. Det er likevel viktig å ha med seg at de omtalte endringene i høringsoppsummeringen har som utgangspunkt kontrollinstruksen slik den var på høring.

Etter samlet vurdering har vi i forbindelse med høringsoppsummeringen kommet til at vi for en del kontrollpunkter viderefører bedømming fra tidligere kontrollinstruks. Disse endringene er ikke spesielt kommentert i dette notatet.

1.2 Generelle kommentarer til kontrollinstruksen

1.2.1 Høringsinstansenes merknader

Etter *NLFs* oppfatning må viktig sikkerhetsutstyr fungere som tiltenkt. De mener derfor kontroll av dette både er forståelig og ønskelig.

NAF mener at den nye definisjonen av «visuell kontroll» på visse områder vil eliminere skjønn, eksempelvis *ved at bremseskivenes tykkelse nå kan kontrolleres ved bruk av måleverktøy og ikke bare visuelt*. De mener ellers at det virker fornuftig at ettermontert utstyr, som det ikke er krav til, skal kontrolleres etter samme krav som om utstyret var påbudt. De mener likevel at det virker urimelig å kreve årskontroll av en brannsløkker montert i en bil som ikke har krav om slikt utstyr. Det er på flere kontrollpunkter gjort tekstendringer i hovedgrunn for mangelmerknad. Disse endringene har muliggjort mer presis anmerkning. *NAF* mener det fortsatt er mulig å videreføre dette slik at anmerkningene blir enda mer presise. *NAF* ønsker videre at beskrivelsene av feilene som kan ha flere bedømminger under «kontrollmetode», som Vegdirektoratet har laget, skal beholdes og ikke flyttes fra «kontrollmetode» til «grunnlag for mangelmerknad».

NBF mener at hvorvidt beskrivelsen av mangelbedømmingen finnes under kontrollmetode eller under grunnlag for mangelmerknad har i realiteten liten betydning i forhold til den

¹ <http://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Hoering?key=1660407>

praktiske gjennomføringen av kontrollen. NBF mener at det finnes argumenter for og imot både det ene og det andre alternativet. Siden de ikke kan se vesentlige praktiske forskjeller, eller argumenter som veier tungt for et av alternativene, foreslår de at beskrivelsen av mangelbedømmingen finnes under kontrollmetode slik høringen i utgangspunktet foreslår.

TLF peker på at forslagene til endringer i kontrollinstruksen på flere viktige punkter er lite egnet for kontroll av traktor. De mener det sannsynligvis ikke vil være mulig å presentere en uttømmende oversikt over problematiske punkter for traktorkontroll med forslag til hensiktsmessige endringer i kontrollinstruksen. De nøyer seg derfor i denne sammenheng med å presentere to talende eksempler:

1. Visuell kontroll av bremsebelegg på traktor er i mange tilfeller ikke mulig uten omfattende demonteringsarbeider. Det vil si arbeid i størrelsesorden 20 arbeidstimer. I de aller fleste tilfeller er det snakk om lukkede, våte bremses som går i oljebad. Disse beleggene er ikke tilgjengelig for inspeksjon foruten en svært omfattende demontering. Hydrauliske systemer innebærer at slitasje ikke kan måles ved bremsepedalen. Indikasjoner på slitte bremses må derfor måles på andre måter enn det legges opp til i kontrollinstruksen.
2. Visuell kontroll av understellnummer/serienummer innpreget i ramme/karosseri er i mange tilfeller utfordrende. Det kan svært ofte være montert festebraketter for tilleggsutstyr som for eksempel fronthydraulikk, brøyteplater, underliggende skjær etc. som dekker til det innpregede understellnummeret og krever omfattende demonteringsarbeider for å kontrolleres. Da er alltid et annet «originalt klistermerke» plassert på et synlig sted som inneholder understellnummer og andre maskinopplysninger.

TLF mener det vil være mest hensiktsmessig å arrangere et tekniskorientert samarbeids-/avklaringsmøte om dette på et godkjent traktorverksted, med deltakelse av tekniske eksperter fra traktorbransjen, Statens vegvesens egne eksperter på kjøretøykontroll samt de ansvarlige for regelverksarbeidet.

Würth mener det tydeligere må merkes hva som er punkter for tungbil i kontrollinstruksen og at kontrollinstruksen bør få tilbake kolonnen med «Henviing til forskrift» slik kontrollveiledningen hadde i 2005.

Statens vegvesen Region sør er enige i at det er viktig at det kommer tydelig frem i forskrift at kontrollmetodene i kontrollinstruksen skal være grunnlaget for de periodiske kontrollene.

Statens vegvesen Region øst foreslår å dele opp kontrollinstruksen i lette, tunge og traktorer. Dette vil gjøre instruksen litt mindre og kanskje mer oversiktlig for kontrollørene. Videre mener de at det er behov for at det i instruksen gjeninnføres referanse til forskriftene. Kontrollinstruksen bygges opp ved at vurderinger knyttet til gradering av mangelmerknad fremkommer i midtre kolonne – kontrollmetode. Dette velges for å slippe med færre linjer i høyre kolonne – hovedgrunn for mangel. I tillegg tvinges kontrolløren til å forholde seg til teksten som gjelder kontrollmetode. Det er generell enighet i Region øst om at forslaget slik det foreligger, gis tilslutning.

Vedrørende tvil om kjøretøyets identitet (forfalsket) er det foreslått at det ikke skal utføres kontroll eller etterkontroll – kontrollen skal avbrytes. De er ikke enige i at kontrollen skal avbrytes, men at feilen skal angis med anmerkning i punkt 10.1 og følges opp ved å fremstille kjøretøyet for kontrollmyndighet. Region øst mener første og andre avsnitt beskriver samme forhold og må samordnes. De er uenig med det fremlagte forslaget på dette punktet.

De mener også at forslaget knyttet til at alt av utstyr/komponenter som er montert på kjøretøyet og som er omfattet av kontrollinstruksen, skal kontrolleres bør klargjøres med hensyn til hjemmel, da punktet ved første øyekast kan se ut til å stå i motstrid til kjøretøyforskriften. De ber om at dette avklares.

De støtter direktoratets forslag om å lage en egen retningslinje hvor det kan være aktuelt å beskrive kontroll av traktor nærmere. De støtter direktoratets presiseringer hva gjelder nærmere definisjon på mangelmerknader. De støtter direktoratets merknad om at alle reparasjoner knyttet til mangler ved periodisk kontroll skal utbedres fullgodt.

Statens vegvesen Region midt støtter at kontrollmetoden beskriver grunnlag for bedømming av mangelmerknader fordi det virker mest ryddig. Videre viser de til høringens tekst punkt 33 fjerde avsnitt. De er ikke enig i at alt utstyr skal kontrolleres. Region midt foreslår i stedet følgende tekst: «Påkrevd og godkjenningspliktig utstyr montert av produsenten eller som er ettermontert på kjøretøyet og som er omfattet av kontrollinstruksen, skal kontrolleres uavhengig av om det var teknisk krav til dette utstyret på registreringstidspunktet eller ikke».

1.2.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet beslutter på bakgrunn av høringsinstansenes innspill å beholde beskrivelser knyttet til bedømming av mangelmerknader i kontrollmetodefeltet, slik som foreslått i høringen. Krav om kontroll av alt utstyr montert av produsenten eller som er ettermontert på kjøretøyet og som er omfattet av kontrollinstruksen beholdes også slik som foreslått i høringen. Vegdirektoratet er ikke enig i at dette er i strid med kjøretøyforskriften. Eksempelvis vil defekt innfesting av bilbelte i baksete utgjøre mangelmerknad også for kjøretøy som grunnet sin alder ikke har krav til slike belter montert. Det er i slike tilfeller åpning for å fjerne det defekte bilbeltet. Passasjerer må kunne forvente at bilbelte som er montert vil fungere etter hensikten ved en eventuell ulykke. Forhold knyttet til ønske om å fjerne fabrikkmontert utstyr vil vi presisere nærmere i veileder til kontrollinstruksen, dersom det viser seg nødvendig.

Når det gjelder *NAF* sin kommentar vedrørende presiseringen i ny kontrollinstruks av at visuell kontroll inkluderer nødvendig bruk av håndverktøy, vil vi presisere at dette spesielt er myntet på vurdering av bremsesør, opphengskuler, rustskader, dekkslitasje, mv. Det er en presisering av hva som var intensjonen i forrige kontrollinstruks, der «uten å bruke verktøy» var ment som at det ikke skulle benyttes særskilt kontrollutstyr som beskrevet i pkkf § 8. Måling av bremseskivenes tykkelse kan gjøres også ihht. dagens kontrollinstruks, der dette

er mulig uten demomontering. Måling er likevel ikke påkrevet hverken etter dagens eller ny kontrollinstruks. Vi ønsker også å presisere at fabrikantens toleranser i mange tilfeller ikke kan sidestilles med grenseverdier for mangelfermerknad ved PKK som er en øyeblikkskontroll knyttet til trafikksikkerhet. Vi vil presisere dette i en veileder til kontrollinstruksen dersom det viser seg nødvendig.

Når det gjelder TLF sitt innspill vedrørende kontroll av traktor, sikter vi på å utarbeide et notat vedrørende spesielle forhold knyttet til kontroll av traktor. Det kan være aktuelt å invitere TLF til samarbeid om et slikt notat. For øvrig er det mange kontrollpunkt som ikke er aktuelle også for andre kjøretøytyper. Eksempelvis er det flere punkter under kontroll av bremses som ikke er aktuelle for lette kjøretøy, og disse skal da ikke kontrolleres for disse kjøretøyene. Dette gjelder også innspillene fra Wurth og Region øst knyttet til kontrollpunkter som ikke gjelder alle kjøretøy.

Til Wurth og Region øst sitt innspill om at de ønsker en innføring av henvisning til regelverk knyttet til kontrollpunktene, er dette noe vi ikke ønsker å gjeninnføre. Bakgrunnen for dette er at behovet blir mindre, grunnet at utstyr montert av produsenten eller som er ettermontert på kjøretøyet og som er omfattet av kontrollinstruksen, skal kontrolleres uavhengig av om det var teknisk krav til dette utstyret på registreringstidspunktet eller ikke. Videre vil en slik omfattende oversikt vil være svært ressurskrevende å holde oppdatert. Vi erfarte også, med tidligere kontrollveiledning som hadde slike henvisninger, en utfordring knyttet til at disse ikke var utfyllende/komplette på flere områder.

Til innspillet til Region øst vedrørende at de ikke ønsker at kontrollen skal avbrytes i tilfeller der man er i tvil om det er rett kjøretøy som er fremstilt til kontroll, finner vi ikke å kunne endre på dette slik som foreslått. Det er ikke ønskelig med mangelfermerknad på kontrollpunkt 10.1 i slike tilfeller grunnet at det ville innebære at det ble gjennomført en fullstendig periodisk kontroll – inkludert innrapportering av resultat – uten at man har tilstrekkelig sikkerhet for hvilket kjøretøy man rent faktisk har kontrollert. Identitetskontroll er svært viktig i forbindelse med PKK, det er essensielt å forvisse seg om at det er riktig kjøretøy som blir fremstilt for kontroll. Vi vil vi presisere rutiner vedrørende slike tilfeller i veileder til kontrollinstruksen dersom det viser seg nødvendig.

Til Region øst sitt innspill vedrørende identitetskontroll, har vi fjernet tekst i første avsnitt i innledningen til kontrollinstruksen da det nye avsnittet erstatter denne teksten. Dette avsnittet ble ved en inkurie ikke fjernet i revisjonen.

Med bakgrunn i spørsmål fra bransjen knyttet til kontrollmetoder, som etter kontrollinstruksens ordlyd krever to personer å gjennomføre, har vi funnet det hensiktsmessig å gjøre en presisering i kontrollinstruksen rundt dette. Vi har presisert at kontrollmetoder, som etter ordlyden krever 2 personer, kan kontrolleres ved bruk av 1 person forutsatt at det benyttes utstyr og/eller metoder som sikrer likeverdig kontroll.

Vi har tilpasset beskrivelsen av bedømming 1,2,3,4 til forskriftsendringer i § 17.

1.3 Kontrollpunkt 0.2

1.3.1 Forslaget

Det foreslås å ta inn i kontrollinstruksen at understellsnummer skal kontrolleres ved at OBD-systemet leses av med diagnoseutstyr/OBD-scanner i tillegg til fysisk kontroll av innpreget understellsnummer, for kjøretøy registrert første gang 1. januar 2000 eller senere.

1.3.2 Høringsinstansenes merknader

NLF viser til at kjøretøyets identitet er viktig og de ser det som positivt at dette blir et viktig kontrollpunkt, slik at en kan forsikre seg om at det er korrekt kjøretøy som fremstilles for kontroll. Dette kan også avdekke eventuelt identitetsbytte på kjøretøy.

NAF mener forslaget om at understellsnummer på nyere kjøretøy av visse årsmodeller skal kontrolleres ved at OBD-systemet leses av med diagnoseutstyr/OBD-skanner er problematisk og ikke mulig på alle typer kjøretøy. Et eksempel er Tesla som har OBD kontakt der kontakten ikke er tilkoblet bilens system. Noen kjøretøy har mulighet for avlesning av understellsnummer i kombiinstrumentet (f.eks. VAG) og de har hatt tilfeller der avlest understellsnummer ikke er identisk med det som står i vognkort, men tilhører et vraket kjøretøy. Trolig fordi det er montert brukte deler. Det er heller ikke etter det *NAF* kan se av forskriftene noe krav om at understellsnummer skal være lagret elektronisk i kjøretøyet.

NBF mener at kontroll av understellsnummer med utstyr for avlesning av OBD-system i større grad vil sikre at rett kjøretøy fremstilles for kontroll. *NBF* har ikke fullstendig oversikt over hvorvidt slik avlesning er mulig på alle merker og modeller registrert 01.01.2000 eller senere, og det er her derfor viktig å vektlegge de innspillene eventuelt bilimportørene måtte komme med.

Statens vegvesen Region sør synes det er et godt forslag. De mener at når man har verktøy som kan bidra til å avdekke evt juks med ID på kjøretøy bør man kunne kreve at det benyttes. I og med at det allerede i revidert forskrift er åpnet for å innføre krav til OBD for å måle avgass er det naturlig at OBD også skal brukes til å kartlegge ID.

Statens vegvesen Region øst viser til bilforskriften sier i § 5a pkt. 6 at «Det stilles ikke krav om å prege inn understellsnummer på kjøretøy som er godkjent i Norge uten innpreget understellsnummer før 1. februar 2017». Kontrollinstruksen krever at kjøretøy uten innpreget understellsnummer skal anmerkes i kontrollpunkt 10.1 – forevisning for trafikkstasjon. Krav om innpreget understellsnummer kom i 1969. De spør hva man skal vi forholde seg til.

De peker på at det er viktig at Statens vegvesen selv må kunne utføre en OBD avlesning for å stadfeste kjøretøyets identitet når vi pålegger bransjen å gjøre dette. Dette kan derfor utløse behov for opplæring og utstyr.

Når det gjelder hvor nye kjøretøy slik kontroll skal utføres på, og hvilke styreenheter som skal avleses, mener Region øst at bransjen selv bør kunne gi gode råd til direktoratet.

Statens vegvesen Region midt er enige i at OBD-systemet leses av med diagnosestyr/OBD-scanner, men mener at det må gjelde bare motorvogn.

Statens vegvesen Region nord mener bruk av OBD-skanner for kontroll av understellsnummer på eldre kjøretøy kan by på problemer. Deres leverandør (Elektro Partner AS) av OBD-skanner hevder at bilfabrikantene ikke ble pålagt å gjøre understellsnummer tilgjengelig ved OBD-skanning før Euro-6 kravet ble innført. Det selv om det er mulig på tidligere årsmodeller og særlig biler av europeisk fabrikat. En slik skanning bør ikke omfatte mer en hovedstyreenhet.

1.3.3 Vegdirektoratets vurdering

I forbindelse med *NAF* sitt innspill har vi tatt inn beskrivelsen «Dersom det ikke er mulig å gjennomføre denne kontrollen skal kommentarfelt for spesielle forhold i innrapporteringsløsningen benyttes for å beskrive dette» som en rutine der det ikke er mulig å lese av understellsnummer via OBD. Vi anser at dette løser problematikken knyttet til dette. Når det gjelder hvilken/hvilke styreenheter som skal leses av, vil vi komme tilbake til dette i veileder til kontrollinstruksen dersom det skulle vise seg nødvendig.

Til *Region øst* sitt innspill vedrørende tilfeller der understellsnummer ikke påvises, utgjør dette en mangelmerknad på kontrollpunkt 0.2. Tilfeller der innpreget understellsnummer åpenbart mangler skal i tillegg gis mangelmerknad på kontrollpunkt 10.1, og kjøretøyet fremvises for trafikkstasjon. Det vil ikke utgjøre mangelmerknad dersom understellsnummer ikke er innpreget og det finnes en vognkortmerknad som beskriver dette. Vi vil beskrive dette nærmere i veileder til kontrollinstruksen, der vi også vil omtale unntak for mangelmerknad for manglende innpreget understellsnummer under visse forutsetninger, for kjøretøy som ikke har krav om innpreget understellsnummer.

Når det gjelder *Region øst* sitt innspill om at SVV også bør benytte OBD-kontroll, vil vi beskrive dette i interne rutiner og ikke omtale dette nærmere i høringsoppsummeringen.

Vi er enige med *Region midt* i at OBD kontroll kun bør gjelde motorvogn og har presisert dette i kontrollinstruksen.

Basert på innspill og endringer knyttet til avgasskontrollen finner vi det naturlig å endre grensen for hvilke kjøretøy som blir omfattet av krav til avlesning av understellsnummer via OBD, til motorkjøretøy med EU-5 og nyere motor. For kjøretøy med elektrisk fremdrift setter vi innslaget til kjøretøy som er registrert første gang 1. januar 2011 eller senere.

Det er tatt inn en ny mangelmerknad knyttet til elektronisk avlest understellsnummer, for at det ikke skal være nødvendig å knytte en kommentar til mangelmerkningen for å beskrive avviket.

1.4 Kontrollpunkt 1.1.1

1.4.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region vest mener teksten i kontrollmetoden bør endres til: «kjøretøyer kontrolleres med avslått motor.»

1.4.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet har ikke tatt dette til følge med bakgrunn i at kontrollmetoden har vært beskrevet slik også tidligere.

1.5 Kontrollpunkt 1.1.2

1.5.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region vest mener teksten i kontrollmetoden bør endres til: «kjøretøyer kontrolleres med avslått motor.»

1.5.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet har ikke tatt dette til følge med bakgrunn i at kontrollmetoden har vært beskrevet slik også tidligere.

1.6 Kontrollpunkt 1.1.5

1.6.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region vest mener at det bør komme frem av kontrollpunktet at det ikke er krav om at kjøretøyet skal være utstyrt med rangeringsventil, men dersom det er montert så er det krav om at denne virker slik som fastsatt i ECE regulativet.

1.6.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet mener at dette må behandles på samme måte som annet utstyr det ikke er krav om men som er montert på kjøretøyet. Slik sett er vi enig i innspillet, men mener det ikke er nødvendig å presisere dette i kontrollinstruksen på dette punktet spesifikt.

1.7 Kontrollpunkt 1.1.8

1.7.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region vest mener det bør presiseres at alle biler (lastebiler/trekkvogner) som er utstyrt med duomatic skal kontrolleres på dette punktet, selv om tilhenger ikke er koblet på under kontrollen.

1.7.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet er enig med Region vest i at duomatic skal kontrolleres på dette punktet, selv om bil fremstilles til kontroll uten tilhenger. Dette er allerede dekket av beskrivelsen innledningsvis i kontrollinstruksen om at alt montert utstyr som er omfattet av kontrollinstruksen skal kontrolleres. Vi ser likevel at dette med fordel kan presiseres.

Vi har derfor tatt inn beskrivelse av at det skal benyttes en løs bremsetilslutning for kontroll av biler som fremstilles uten tilhenger, videre er det også tatt inn beskrivelse av bedømming knyttet til om trekkende kjøretøy fremvises samtidig med tilhenger eller ikke.

1.8 Kontrollpunkt 1.1.10

1.8.1 Vegdirektoratets vurdering

Vi har på eget initiativ tatt inn en ny mangelmerknad knyttet til lekkasje. Dette er gjort for at det skal være enklere for kontrollorganene å legge til mangelmerknad på lekkasje. Vi anser at dette kan gjøres selv om det ikke var en del av høringen, da lekkasje allerede er dekket av begrepet «defekt» i mangelmerknad b).

1.9 Kontrollpunkt 1.1.11

1.9.1 Vegdirektoratets vurdering

Vi har endret beskrivelsen av bedømming slik at det er mulig å ilegge 3er feil ved lekkasjer som er trafikkfarlige på kjøretøy med trykkluftmekaniske bremsesystemer samt at det blir mulig å ilegge 2er feil på mindre lekkasjer som ikke er trafikkfarlige på kjøretøy med hydrauliske bremsesystemer. Dette er gjort ved å presisere at 3er feil ilegges ved trafikkfarlig feil. Dette var intensjonen også i høringen, men vi ser behov for denne presiseringen.

1.10 Kontrollpunkt 1.1.12

1.10.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region vest synes det bør utarbeides en veileder for mangelmerknadene og grunnlaget for gradering.

Statens vegvesen Region midt: foreslår at det under punktet kontrollmetode endres til ordlyden «løs/ikke tilstrekkelig festet bremseslange». De foreslår også nytt punkt under hovedgrunn for mangel: f) Innfesting løs/defekt, bedømming: 2

1.10.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet er enige med Region midt og velger å presisere dette ved å endre ordlyd fra «vridd» til «feil montert». Vegdirektoratet mener at dette kan legges inn selv om det ikke var foreslått i høringen, grunnet at slike feil allerede kan anmerkes som mangelmerknad i kontrollpunkt 1.1.21. Vi vil presisere dette i veileder til kontrollinstruksen dersom det viser seg nødvendig.

Vegdirektoratet mener det er vanskelig å utarbeide en rettleder slik Region vest ønsker spesifikt for dette kontrollpunktet, og ser ikke umiddelbart behovet for dette da kontrollen er basert på en faglig vurdering i likhet med mange andre kontrollpunkt. Dersom det viser seg nødvendig vil vi gjøre slik presisering i veileder til kontrollinstruksen.

Vi har endret beskrivelsen av bedømming slik at det er mulig å ilegge 3er feil ved lekkasjer som er trafikkfarlige på kjøretøy med trykkluftmekaniske bremseser samt at det blir mulig å ilegge 2er feil på lekkasjer som ikke er trafikkfarlige på kjøretøy med hydrauliske bremseser. Dette er gjort ved å presisere at 3er feil ilegges ved trafikkfarlig feil. Dette var intensjonen også i høringen, men vi ser behov for denne presiseringen.

Vi har også endret beskrivelsen knyttet til bedømming 3 ved å beskrive at det skal bedømmes med 3 ved trafikkfarlig feil i stedet for «dersom corden er svekket». Eventuelle presiseringer vil vi ta inn i veileder til kontrollinstruksen dersom det skulle vise seg nødvendig.

1.11 Kontrollpunkt 1.1.13

1.1.1.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region vest mener at man bør kunne bruke elektronisk måling av tykkelse. Eksempelvis ved hjelp av bilens diagnosesystem dersom man ikke får til å måle manuelt/visuelt.

Statens vegvesen Region midt mener løst bremsebelegg (f.eks. bremseklosser) er et økende problem. De foreslår:

- Nytt punkt under hovedgrunn for mangel: d) Løst bremsebelegg
- Bedømming: 3

1.1.1.2 Vegdirektoratets vurdering

Når det gjelder for stor slitasje på bremsebelegg så finner ikke Vegdirektoratet å beskrive dette mer detaljert i kontrollinstruksen, men vil eventuelt komme tilbake til dette i veileder til kontrollinstruksen dersom det viser seg nødvendig. Når det gjelder elektronisk måling ved hjelp av kjøretøyets diagnosesystem er dette ikke en del av høringen og vurderes derfor ikke tatt inn i denne omgang.

Til Region midt sitt forslag vil vi bemerke at løst bremsebelegg allerede lå i forslaget som en presisering av mangelmerknap a). Vegdirektoratet mener likevel at det er en fordel om dette er en egen mangelmerknap og har derfor lagt inn ny mangelmerknap «Løst bremsebelegg» med samme beskrivelse av bedømming som i det opprinnelige forslaget. Vi har lagt inn bedømming 2 og 3 med en presisering av at dette skal bedømmes med 3 ved trafikkfarlig løst bremsebelegg.

1.12 Kontrollpunkt 1.1.18

1.12.1 Forslaget

Vi har foreslått å fjerne kontroll av slitasjevarslere i dette kontrollpunktet. Bakgrunnen er dels at dette ikke er omfattet av direktivet, og dels at det er fysisk kontroll av bremsebelegg som er det viktige i denne forbindelse. Slitasjevarslere i forbindelse med bremseklosser i form av ledninger tilkoblet bremseklossene er også noe som det oppstår feil på for en del eldre kjøretøy – og som kan være kostbart å utbedre – uten at denne type feil har direkte innvirkning på trafiksikkerheten ved en «øyeblikkskontroll» som PKK er.

1.12.2 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region vest registrerer at punktet om slitasjevarslere er tatt vekk. Etter deres mening bør ikke dette kontrollpunktet fjernes, men flyttes opp til punkt 1.1.13

1.12.3 Vegdirektoratets vurdering

Vi finner ikke grunnlag for å gjeninnføre kontroll av slitasjevarslere slik *Region vest* beskriver i denne omgang, da flertallet av høringsinstansene ikke hadde negative bemerkninger til endringen.

1.13 Kontrollpunkt 1.2.1

1.13.1 Forslaget

Vi har foreslått å endre målepunktet for pulsering i bremsekraft ved at det er satt definerte grenseverdier for pulsering og at pulseringen kan måles hvor som helst i måleområdet under gjennomføring av bremseprøven. Bakgrunnen for endringen er at Vegdirektoratet har mottatt en del innspill på at dagens kontrollmetode for pulsering ikke er ideell. Det er i nåværende kontrollinstruks beskrevet at kontrollen skal gjøres rett før rullestopp og at grenseverdien er 30 % pulsering

1.13.2 Høringsinstansenes merknader

ABL har kommentarer til måling av ovalitet. De foreslår følgende:

- For kjøretøy med tillatt totalvekt inntil 3500kg, skal ovalitet måles ved 100daN og ikke overstige 30daN (30%)
- For kjøretøy med tillatt totalvekt fra 3501 kg til 12000kg skal ovalitet måles ved 300daN og ikke overstige 90daN (30%)
- For kjøretøy med tillatt totalvekt fra 12001 kg skal ovalitet måles ved 600daN og ikke overstige 180daN (30%)

De peker på at ovalitet merkes best ved delbrems, hvor man har god kontakt mellom bremsebelegg og trommel/skive. Ved en økende bremsekraft vil ovaliteten merkes mindre, og derfor er det hensiktsmessig å måle den ved et fast punkt.

Statens vegvesen Region vest mener kontrollinstruksen må presisere at kravet gjelder alle styrende akslinger ved mangelmerkna**d** b),

Statens vegvesen Region midt mener også at det bør presiseres hva som menes med styrende aksel slik at det blir entydig.

1.13.3 Vegdirektoratets vurdering

Endringene knyttet til måling av pulsering/ovalitet vedtas som foreslått, med bakgrunn i at ovaliteten vil være den samme uavhengig av målepunkt.

Når det gjelder innspillet knyttet til styrende aksel fra Region vest og midt, har vi omdefinert kontrollinstruksen fra «styrende aksel» til «fremre aksel på motorvogn» når det gjelder grunnlag for bedømming 3 ved mer enn 50 % forskjell i bremsekraft.

1.14 Kontrollpunkt 1.2.1 og 1.2.2

1.14.1 Forslaget

Vegdirektoratet foreslår, i likhet med den svenske kontrollinstruksen, at det settes en begrensning på hvor stor bremsekraft som skal tas ut ved kontroll av tunge kjøretøy. Det er derfor foreslått at ved bremseprøving bør en bremsekraft på 18 kN per hjul (23 kN for tvillinghjul) ikke overstiges for å unngå dekkskader og unødig belastning på bremseprøver. Dette legger også føringer for kontrollorganene i knyttet til hvor kraftig bremseprøver de må ha.

1.14.2 Høringsinstansenes merknader

NAF peker på at det i "Prøving på bremseprøver, Metode hydrauliske brems**er**" står at bremsevirkningen på akslene og kjøretøyet som helhet skal "vurderes".

I innledningen til punktet er kravene til bremsevirkning på lette kjøretøy med hydrauliske brems**er** listet opp. Der står det at det skal gis anmerkning hvis "beregnet" bremsevirkning er lavere enn kravene. Når metoden for prøving på bremseprøver er å "vurdere" bremsevirkningen skulle det tilsi at det ikke skal gjøres noen utregning (beregning) av bremsekraften. Dette ber de Vegdirektoratet klargjøre. I dagens kontrollinstruks står det ikke noe om at bremsekraft på hydraulisk brems skal beregnes.

1.14.3 Vegdirektoratets vurdering

Når det gjelder innspillet fra NAF har vi funnet det nødvendig å presisere dette i kontrollinstruksen. Dette er gjort ved at bedømming av beregnet bremsevirkning er flyttet til beskrivelsen av ettpunktsmetoden, og lagt inn beskrivelse i kontrollmetoden for hydrauliske brems**er** at kjøretøyet**s** totale bremsevirkning vurderes ved prøvekjøring samt at det ved tvil skal foretas retardasjonsmåling. Vi har også tatt inn en presisering i kontrollpunkt 1.2.2. om

at beskrivelse av bedømming av dårlig bremsevirkning jf. mangelmerknad a) og f) finnes under de ulike prøvemetodene.

Vi har fjernet den tidligere begrensningen i referanseverdimetoden knyttet til at måling ikke skal utføres over 4,5 bar i bremseklokke. Årsaken til dette er at øvre begrensning blir ivaretatt av begrensningen knyttet til 1800 daN per hjul (2300 daN for tvillinghjul).

1.15 Kontrollpunkt 1.2.2

1.15.1 Høringsinstansenes merknader

Würth mener det bør spesifiseres at bilen skal stå i nøytral slik at elmotor ikke er til ekstrahjelp/påvirkning ved bremsprøver måling ved El eller Hybridbil. De mener også det bør brukes akselvekt (det som står på platen som maks vekt ved dispans) og ikke tillatt totalvekt i vognkort på tungbil og henger.

Statens vegvesen Region øst påpeker at krav til bremsevirkning på traktor mangler. Skal bremsevirkning kontrolleres på traktor, i så fall mener de at kravet bør fremkomme i oversikten.

Statens vegvesen Region vest har kommentarer til mangelmerknad knyttet til trafikkfarlig dårlig bremsevirkning. Etter deres vurdering bør kontrollinstruksen beskrive at denne mangelmerkningen skal ilegges

- Dersom bremsevirkningen er lavere enn det generelle kravet for vedkommende kjøretøygruppe.
- Dersom beregnet ZT verdi er 35% eller lavere, eller lavere enn 75% av kjøretøyfabrikantens referanseverdi.

1.15.2 Vegdirektoratets vurdering

Når det gjelder innspillet fra Würth finner vi det ikke nødvendig å ta inn foreslått presisering i kontrollinstruksen spesifikt knyttet til bremseprøving av el-/hybrid-kjøretøy. Dersom det viser seg nødvendig vil vi beskrive dette i veileder til kontrollinstruksen.

Når det gjelder aksel- og totalvekter utover det som fremgår av vognkort mener vi det ikke er riktig å legge dette til grunn ved beregning av bremsevirkning ved periodisk kontroll, Vegdirektoratet finner derfor ikke å gjøre noen endringer knyttet til dette.

Når det gjelder krav til bremsevirkning for traktor som Region øst påpeker, har vi lagt dette inn i kontrollinstruksen.

Når det gjelder merknad fra Region vest, er dette regulert i mangelmerknad a) og e) slik at mangelmerknad a) ilegges dersom bremsevirkning er lavere enn det generelle kravet for kjøretøygruppen og e) ilegges dersom beregnet bremsevirkning er lavere enn 35 % eller resultatet er under 75 % av referanseverdikravet samlet for alle aksler. Merk at vi har lagt inn egen grenseverdi for mangelmerknad e) når det gjelder enkelte typer traktor.

For semitrailer har vi endret beskrivelsen i ettpunktsmetoden noe, ved at man for slike kjøretøy skal benytte summen av tillatte akselvekter i stedet for tillatt totalvekt. Dette for at det skal bli en riktig utregning knyttet til vekten som bæres av kjøretøyets aksler.

Vi har også tatt inn en mindre endring av ordlyd knyttet til mangelmerknad c) og d), for å presisere at det ved etterkontroll må gjennomføres bremseprøve og at denne må være godkjent for at mangelen skal utkvitteres. Dette da tidligere ordlyd kunne tolkes dithen at det kunne være tilstrekkelig å fremvise dokumentasjon på godkjent bremseprøve fra en annen aktør.

Det er gjort en presisering i ettpunktsmetoden knyttet til at det ved avlesning skal benyttes gjennomsnittsverdier og ikke spissverdi/«peak».

1.16 Kontrollpunkt 1.3.1

1.16.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region øst stiller spørsmål om det burde beskrives nærmere hva som er definisjonen av reservebrems.

1.16.2 Vegdirektoratets vurdering

Med reservebrems menes det samme som nødbremseanlegg, som beskrevet i kjøretøyforskriften § 26–5 punkt 1.3. Vi har endret beskrivelsen i kontrollinstruksen i tråd med dette.

1.17 Kontrollpunkt 1.4.2

1.17.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region øst mener at siste avsnitt i kontrollmetode bør forenkles, og de foreslår følgende endring av tekst: «Mangelmerknad a) bedømmes med 2 dersom parkeringsbremsens virkning er lavere enn kravet for kjøretøytypen, og med 3 dersom bremsevirkning er 50% lavere enn kravet for kjøretøytypen».

Statens vegvesen Region midt mener gjeldende kontrollinstruks er tydeligere på «*svak bremsevirkning*» på bremseprøver. Den blir enklere for kontrollorganene å forholde seg til hvis den nåværende kontrollmetode videreføres. De foreslår:

- Nytt punkt under hovedgrunn for mangelmerknad: b) Forskjell i bremsekraft > 50 % av høyeste verdi.
- Bedømming: 2

1.17.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet tar inn forlaget til Region øst i kontrollinstruksen.

Når det gjelder innspillet fra Region midt bemerker vi at vi har tatt inn vurderingen slik det er beskrevet i kontrolldirektivet og finner ikke grunnlag for å beholde dagens krav til mindre

enn 50 % forskjell i bremsekraft for parkeringsbrems da det ikke har vært andre innspill i denne sammenheng.

1.18 Kontrollpunkt 1.6

1.18.1 Forslaget

Vegdirektoratet foreslår av trafikksikkerhetshensyn å innføre krav om å ilegge 3er feil dersom ABS ikke virker for kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses, selv om direktivets minimumskrav er at dette skal være en 2er feil. Bakgrunnen for forslaget er at manglende ABS-funksjon på tyngre kjøretøy – og spesielt tilhengere – er svært alvorlig ved glatt vegbane. Dette har også vært anbefalt av havarikommisjonen etter alvorlige hendelser med tunge kjøretøy.

1.18.2 Høringsinstansenes merknader

NLF støtter forslaget til å heve manglende ABS-funksjon på tyngre kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses til en 3-er feil, da bremses er ubestridt viktig for sikkerheten.

Wurth lurer på om bruk av diagnosetester bør benyttes for å gå inn og lese ut feilkoder. ESB/ABS/XXX

Statens vegvesen Region øst stiller spørsmål ved om det bør beskrives nærmere hva det betyr at «ABS skal kontrolleres på alle kjøretøy der det er krav om ABS, og i alle tilfeller der det er montert av produsent».

Statens vegvesen Region vest viser til at mangelmerkna d h) bedømmes med 3 for kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses dersom ABS ikke virker og at dette er en strengere bedømming enn det direktivet tilsier. De stiller spørsmål om dette er for strengt.

1.18.3 Vegdirektoratets vurdering

Når det gjelder *Wurth* sitt innspill, så tar vi ikke inn bruk av diagnoseutstyr til dette formålet i denne omgang siden dette ikke er omtalt i høringen.

Vegdirektoratet opprettholder bedømming 3 dersom ABS ikke virker, slik som foreslått i høringen, med bakgrunn i at flertall av høringsinstanser er positive til forslaget og at det anses viktig for trafikksikkerheten.

Når det gjelder *Region øst* sitt innspill, så er poenget at ABS skal kontrolleres på alle kjøretøy som har ABS montert. Vi har kommet til at vi likevel fjerner den omtalte setningen i kontrollinstruksen, siden dette nå er dekket i innledningen «Utstyr montert av produsenten eller som er ettermontert på kjøretøyet og som er omfattet av kontrollinstruksen, skal kontrolleres uavhengig av om det var teknisk krav til dette utstyret på registreringstidspunktet eller ikke».

1.19 Kontrollpunkt 1.7

1.19.1 Høringsinstansenes merknader

Wurth lurer på om bruk av diagnosetester bør benyttes for å gå inn og lese ut feilkoder. ESB/ABS/XXX

Statens vegvesen Region øst har et forslag til ny mangelmerknad c):

- Merkeplate mangler eller er uleselig (mangler beregningstrykk).
- Bedømmes med mangelmerknad 2.

1.19.2 Vegdirektoratets vurdering

Når det gjelder *Wurth* sitt innspill, så tar vi ikke inn bruk av diagnoseutstyr til dette formålet i denne omgang siden dette ikke er omtalt i høringen.

Når det gjelder innspillet til *Region øst*, bemerker vi at selv om det er krav til slik merkeplate er dette ikke et kontrollpunkt ved periodisk kontroll. Dersom beregningstrykk er ukjent skal det ilegges mangelmerknad på kontrollpunkt 1.2.2. Beregningstrykk kan man finne enten på den omtalte merkeplaten, i oversikten over beregningstrykk på vegvesen.no, eller ved å kontakte produsent/importør. Vegdirektoratet finner derfor i denne omgang ikke å ta inn dette som en egen mangelmerknad.

1.20 Kontrollpunkt 1.8

1.20.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region vest mener at definisjonen på hva som er alvorlig forurenset og hva som er store avleiringer er lite konkret. Her kan det bli rom for mye skjønn. Etter deres vurdering bør det stilles krav til måling av kvaliteten på bremsevæske, og krav til at alle kontrollorgan har apparat for måling av dette.

1.20.2 Vegdirektoratets vurdering

Vi ser at innvendingene er relevante og at mangelmerknadene åpner for mye skjønn, og vi vil presisere dette i veileder til kontrollinstruksen ved behov. Vi ser ikke mulighet for å innføre nytt utstyrskrav for kontroll av bremsevæske, da dette ikke var en del av høringen.

1.21 Kontrollpunkt 2.1.1

1.21.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region øst spør om motoren bør være i gang ved kontrollen for å sikre trykk og oppdage lekkasje. De mener lekkasje bør flyttes til 2.1.5 – servostyring.

1.21.2 Vegdirektoratets vurdering

Vi finner ikke grunn til å legge inn krav om at motor må være i gang, da vi anser at lekkasjer oppdages under kontrollen selv om motor ikke er i gang. Vi har også lagt inn presisering av at lekkasjer knyttet til dette kontrollpunktet gjelder kjøretøy uten servostyring.

Vi har videre tatt inn presisering av at lekkasjer på servostyring er omhandlet av kontrollpunkt 2.1.5.

1.22 Kontrollpunkt 2.1.2 og 2.1.3

1.22.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region midt foreslår et enklere språk i teksten tilhørende kontrollmetode: «Drei rattet i begge retninger».

1.22.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet er enig med Region midt og tar inn den foreslåtte endringen

1.23 Kontrollpunkt 2.1.5

1.23.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region vest mener kontrollinstruksen bør definere hva som skal vurderes som «svetting», og når det skal vurderes som lekkasje som skal ha anmerkning.

Statens vegvesen Region midt sier de har erfart at servostyringen kan være svak. De foreslår en endring i teksten under mangelmerknad bokstav c): «Ingen eller svak servovirkning».

1.23.2 Vegdirektoratets vurdering

Når det gjelder Region vest sitt innspill så ser vi at begrepet «svetting» åpner for mye skjønn. Vi har derfor fjernet dette fra kontrollinstruksen og vil vurdere om grad av lekkasje eventuelt skal beskrives i veileder til kontrollinstruksen.

Når det gjelder Region midt sitt innspill så har vi tatt inn en ny mangelmerknad knyttet til «For svak servovirkning». For svak servovirkning er allerede dekket av begrepet feilfunksjon, som allerede var foreslått som mangelmerknad, men en presisering gjør dette tydeligere.

1.24 Kontrollpunkt 2.2.2

1.24.1 Vegdirektoratets vurdering

Vi har lagt til mulighet for bedømming 2 i tillegg til bedømming 3 som var foreslått, for feilaktig reparasjon eller modifisering. Bedømming 2 skal benyttes for modifiseringer og feilaktige reparasjoner som ikke er direkte trafikkfarlige på kontrollpunktet. Vi anser at

endringen kan gjøres selv om dette ikke var en del av høringen, da slike feil uansett også kan anmerkes og bedømmes med 2 på kontrollpunkt 2.1.3.

1.25 Kontrollpunkt 2.3

1.25.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region vest har kommentar til mangelferke a). De synes bedømming 2 er for mildt ved for eksempel en bevegelse langs rattkansen større enn en femdel av rattets diameter eller ikke i samsvar med kravene. I praksis vil dette kunne føre til at en tolererer en bevegelse på mer enn 10 cm ute på rattkansen (på større ratt). Kravet bør være strengere.

Statens vegvesen Region midt foreslår et enklere språk i teksten tilhørende kontrollmetode: «Drei rattet i begge retninger».

1.25.2 Vegdirektoratets vurdering

Når det gjelder innspillet fra Region vest, bemerker vi at det kan ilegges mangelferke ved en dødgang som er mindre enn en femdel av rattets diameter dersom det anses alvorlig for kjøretøytypen, kjøretøyprodusentens anvisninger kan gi veiledning i denne forbindelse. Jf. beskrivelsen «for eksempel» og «ikke i samsvar med kravene». Vi har likevel valgt å endre ordlyden til «alvorlig stor dødgang», da dette vil tydeliggjøre grunnlaget for mangelferknaden i enda større grad.

Vegdirektoratet er enig med Region midt og tar inn den foreslåtte endringen

1.26 Kontrollpunkt 2.5

1.26.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region øst foreslår at første avsnitt i kontrollmetode bør endres til: «Visuell kontroll og kontroll ved hjelp av spesialtilpasset slitasjetester.»

1.26.2 Vegdirektoratets vurdering

Vi er enig med Region øst sitt innspill men finner ikke å kunne endre kontrollmetode slik som foreslått, vi finner det mer hensiktsmessig og benytte ordlyden «og/eller». Vi vil vurdere å beskrive kontrollen nærmere i veileder til kontrollinstruksen.

1.27 Kontrollpunkt 2.6

1.27.1 Høringsinstansenes merknader

Wurth mener at ingen servovirkning bør være bedømming 3, slik som det er i punkt 2.1.5. hvor det bedømmes med 3 dersom kjøretøyets konstruksjon/størrelse fører til kjøretøyet blir farlig å kjøre uten servovirkning.

1.27.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet er enig med Wurth, og har tatt forslaget inn i kontrollinstruksen slik denne også fremkommer i kontrollpunkt 2.1.5. Vi anser at endringen kan tas inn da man uansett kunne benyttet kontrollpunkt 2.1.5 til denne type feil, men at presiseringen gjør det tydeligere.

1.28 Kontrollpunkt 3.1

1.28.1 Høringsinstansenes merknader

Region øst hadde innspill til begrepsbruken knyttet til sikt og synsfelt, jf. kontrollpunkt 3.2.

1.28.2 Vegdirektoratets vurdering

Vi har endret navn på kontrollpunkt 3.1 til «Sikt», og fjernet begrepet «synsfelt» i tilknyttet mangelmerknad.

1.29 Kontrollpunkt 3.2

1.29.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region øst foreslår å endre teksten i femte avsnitt:

«Kontroller om det er montert reflekterende eller farget folie eller lignende i strid med kravene, slike forhold anmerkes med bedømming 2».

De savner en mer entydig definisjon av begrepet «synsfelt» og viser til at det noen ganger er benyttet begrepet «vinduspusserfeltet», andre ganger «til sidene» og så «30 cm symmetrisk i forhold til rattsentret, dog innenfor vinduspusserfeltet».

Dersom sidevinduer er i nedre posisjon, slik at vinduenes tilstand ikke kan vurderes, mener de at dette bør bedømmes med 2».

Statens vegvesen Region midt peker på at fremre sidevindu ikke alltid kan kontrolleres fordi de er nedsenket (elektrisk heving/senking). Kontrolløren må derfor kunne kreve at vinduet kan heves for å kontrollere, og foreslår derfor

- Nytt punkt under hovedgrunn for mangel: d) Vindu kan ikke heves
- Bedømming: 2

1.29.2 Vegdirektoratets vurdering

Når det gjelder innspillet til *Region øst* knyttet til områder på frontrute, har vi endret navn på kontrollpunkt 3.1 til «Sikt», og fjernet begrepet synsfelt i tilknyttet mangelmerknad. Vi vil også vurdere å beskrive dette nærmere i veileder til kontrollinstruksen. Vi har også fjernet begrepet «sikkerhet» i kontrollmetoden knyttet til dette kontrollpunktet, da ordlyden kunne tolkes dithen at frontrutens egenskaper som bærende konstruksjon skulle vurderes. Dette med bakgrunn i at det er sikt som skal vurderes.

Når det gjelder innspillet til Region øst og midt knyttet til sidevinduer som ikke kan kontrolleres, så har vi tatt inn dette innspillet i kontrollinstruksen. Vi har implementert dette som en ny mangelfmerknad «Fremre sidevindu ikke kontrollert». Vi har også lagt inn presisering av at slik mangelfmerknad kun skal godkjennes ved etterkontroll dersom vindu tilfredsstiller kravene. Vi anser at dette er viktig for å unngå omgøelser og at det derfor kan tas inn selv om det ikke var en del av høringsen for å sikre at vinduene rent faktisk blir kontrollert i henhold til kontrollinstruksen på alle kjøretøyer.

1.30 Kapittel 4

1.30.1 Høringsinstansenes merknader

NLF frykter at de foreslåtte endringene i kapittel 4 om lykter, refleks og el-utstyr gjør det vanskeligere for sjåfør og bileier å forholde seg til regelverket.

ABL spør hvordan typegodkjent dynamisk lys skal kontrolleres.

Statens vegvesen Region øst ber Vegdirektoratet om å se nærmere på antall lykter for hovedlys, ryggelys etc, da det kan se ut til at antallet mangler i mangelfmerknader.

Statens vegvesen Region vest mener også at feil antall lys må tas inn som grunnlag for mangelfmerknad.

1.30.2 Vegdirektoratets vurdering

Når det gjelder kommentaren fra *NLF* bemerker vi at det hovedsakelig er redaksjonelle endringer og det er få materielle endringer.

Når det gjelder *ABL* sitt innspill så vil Vegdirektoratet følge opp dette videre og eventuelt ta dette inn i kontrollinstruksen på et senere tidspunkt, eller gjøre nødvendige presiseringer i veileder til kontrollinstruksen.

Når det gjelder innspillene fra Region vest og øst, så har vi tatt inn «antall» i mangelfmerknadene som er knyttet til samsvar med kravene til berørte kontrollpunkt. Vi anser at det allerede er dekket av begrepet «samsvar med kravene», men ser at det likevel er nyttig med en tydeliggjøring som også gjør mangelfmerknadene mer konkrete på kontrollsedlene.

For blinklys, stopplys, og tåkelys har vi fjernet beskrivelse knyttet til LED-lys, dette vil i stedet bli beskrevet i veileder til kontrollinstruksen dersom det viser seg nødvendig. Dersom enkelte dioder er defekte må kontrolløren vurdere om feilen fører til at lysstyrken åpenbart ikke oppfyller kravene. Dette blir en videreføring av tidligere kontrollinstruks på dette punktet.

1.31 Kontrollpunkt 4.1.1

1.31.1 Vegdirektoratets vurdering

Vi har fjernet mulighet for bedømming 1 knyttet til feil på reflektor og glass. Årsaken er at mindre avvik som ikke anses å påvirke lysets funksjon ikke bør være mangelmerknad. Dette blir en videreføring av tidligere kontrollinstruks på dette punktet.

1.32 Kontrollpunkt 4.1.6

1.32.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region øst viser til pkt. 6.2.9 i EØS lyshefte og at det der er krav til lyktespyler for LED-lamper og mener dette antagelig bør oppføres som et kontrollpunkt.

1.32.2 Vegdirektoratets vurdering

Vi bemerker at dette allerede er dekket av kontrollpunkt 4.1.6. Vi finner det likevel naturlig å endre bedømming, slik at dette bedømmes med 2 for alle kjøretøy der lyktespyler er obligatorisk.

1.33 Kontrollpunkt 4.4.4

1.33.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region vest har kommentarer til manglemerknad a). De mener at kontrollmetoden bør speile forskriftskravene (ECE regulativet.), noe som svarer til 138–145 Mhz.

1.33.2 Vegdirektoratets vurdering

Vi ser at forslaget i høringen og teksten i direktivet ikke er så lett å forholde seg til i praksis ved en visuell kontroll, og har derfor kommet til at vi endrer beskrivelsen i kontrollmetoden til en kontroll av om blinkfrekvens åpenbart avviker fra kravene.

1.34 Kontrollpunkt 4.6.2

1.34.1 Høringsinstansenes merknader

Erling Henriksen fra Kristiansand mener det må komme klarere frem at det er maksimalt antall ryggelys som skal kontrolleres.

1.34.2 Vegdirektoratets vurdering

Når det gjelder antall ryggelys så har vi tatt inn egen mangelmerknad for dette. Vi anser at det allerede er dekket av begrepet «samsvar med kravene», men ser at det likevel er nyttig med en tydeliggjøring.

1.35 Kontrollpunkt 4.10

1.35.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region øst foreslår å endre navnet på kontrollpunktet slik at det også omfatter traktor. Forslag til ny tekst: «Elektriske forbindelser mellom motorkjøretøy og tilhenger».

1.35.2 Vegdirektoratets vurdering

Vi er enige med Region øst og har endret navn på kontrollpunktet, samtidig har vi endret mangelforhold c) slik at den er tilpasset ny ordlyd.

1.36 Kontrollpunkt 4.12

1.36.1 Forslaget

Det er foreslått at dette kontrollpunktet også blant annet tar for seg ikke-obligatoriske fjernlys (ekstralys). Kontrollmetoden er flyttet fra kontrollpunkt 4.1.4.

1.36.2 Høringsinstansenes merknader

NAF er usikre på hvorfor ettermontert fjernlys ikke skal bedømmes under pkt 4.1.4. De spør om ikke samme krav gjelder for «ekstralys» som for original monterte lys?

Statens vegvesen Region vest mener at hva som menes med «lysbjelke» bør spesifiseres. Dersom det er såkalt LED-bar man tenker på bør dette komme frem av teksten.

1.36.3 Vegdirektoratets vurdering

Til NAF sitt innspill bemerker vi at årsaken er begrunnet med ønske om å skille ut «ekstralys» i et separat kontrollpunkt.

Til innspillet fra Region vest bemerker vi at LED-bar anses dekket av begrepet lysbjelke, vi vil presisere dette i et veileder til kontrollinstruksen dersom det skulle vise seg nødvendig.

Vi har tatt ut beskrivelsen i kontrollinstruksen knyttet til lysstyrke, grunnet regelverksendringer på dette området. Vi vil beskrive dette nærmere i veileder til kontrollinstruksen dersom det viser seg nødvendig.

1.37 Kontrollpunkt 4.14.3

1.37.1 Forslaget

Vi er kjent med at det har vært en del innspill i forhold til kontrollpunkt 4.14.3 (Ladekabel for el-/hybridkjøretøy). Punktet er foreslått videreført med bakgrunn i de føringene DSB ga tidligere. Vi ber likevel spesielt om høringsinstansenes synspunkt på hvorvidt dette punktet skal være en del av kontrollinstruksen eller ikke

1.37.2 Høringsinstansenes merknader

NAF har ikke noe sterkt syn på om ladekabelen skal forevises på kontrollen. De tror at kontroll av kabelen er viktig for å avdekke eventuelle skader og på den måten minske risiko for brann, men at en negativ konsekvens er at mange bileiere ikke kjenner til at kabelen skal forevises, slik at det kan oppstå en del irritasjon på grunn av det.

Statens vegvesen Region øst og midt kommenterer at ladekabel – ekstern (mellom kjøretøy og elektrisk installasjon) skal være mangelmerknad b), ikke d).

Statens vegvesen Region øst og midt mener at kontroll av ladekabel fortsatt bør inngå i den periodiske kontrollen.

Statens vegvesen Region vest mener mangelmerknad b), Ladekabel ikke funnet – ikke medbrakt, bør fjernes.

1.37.3 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet beholder krav om fremvisning av ladekabel, og har korrigert skrivefeil i kontrollinstruksen. Vi anbefaler kontrollorgan – dersom det er praktisk mulig – om å informere eiere om kravet til at ladekabel skal medbringes til kontroll i forbindelse med timebestilling mv.

1.38 Kontrollpunkt 5.2.1

1.38.1 Vegdirektoratets vurdering

Vi har tatt ut beskrivelsen av hva som er grunnlag for å bedømme manglende hjulmuttere/–bolter, dette flyttes til veileder til kontrollinstruksen. Vi vil samtidig gjøre en ny vurdering av hvor stor andel av hjulmuttere/–bolter som skal mangle for at dette skal utgjøre bedømming 3.

1.39 Kontrollpunkt 5.2.2

1.39.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region vest har kommentar til mangelmerknad vedrørende felg ikke i samsvar med kravene. De er usikre på i hvilken grad kontrollorganene har mulighet til å vurdere om felgtype er i samsvar med fastsatte krav og fabrikantens krav/forskriftskrav. Det bør vurderes om denne mangelmerkningen bør endres, eventuelt fjernes.

1.39.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet finner ikke å endre denne mangelmerkningen, da det vil avdekke felger som åpenbart ikke er i samsvar med kravene til kjøretøytypen, vi vil presisere dette i veileder til kontrollinstruksen dersom det skulle vise seg nødvendig.

1.40 Kontrollpunkt 5.2.3

1.40.1 Forslaget

Det er foreslått en mer detaljert beskrivelse av kontroll av dekk. Endringene er blant annet at dekkenes dimensjonering skal kontrolleres opp mot største tillatte akselvekter og topphastighet. Bakgrunnen er at dekkdimensjon mv i vognkortet ofte gjenspeiler dekkene som var montert på fabrikk.

1.40.2 Høringsinstansenes merknader

Når det gjelder kontroll av dekk, hjul, akslinger og hjuloppheng, vil *NLF* peke på at tekniske data om dekk i vognkortet ofte gjenspeiler dekkene som var montert på kjøretøyet da det ble levert fra fabrikk.

Statens vegvesen Region vest har kommentarer til mangelmerknad a) dekk ikke i samsvar med kravene. De mener at kontrollinstruksen bør si noe om C-merkede dekk. Deres erfaring er at kjøretøyfabrikanten gjerne gir påbud om å ha høyere lufttrykk enn det dekket er konstruert for, selv om man bruker dekk med samme eller høyere lastindeks enn det som tillatte aksellast skulle tilsi.

1.40.3 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet er klar over det forholdet som *NLF* påpeker, at vognkort ofte gjenspeiler dekkene som var levert fra fabrikk. Kjøretøyopplysninger på *vegvesen.no* er derfor utvidet til visning av topphastighet der dette er tilgjengelig i datagrunnlaget. Kontrollorganene vil informeres, slik at man skal unngå unødige mangelmerknader knyttet til dette. Videre vil topphastighet også fremkomme i innrapporteringsløsningene som kontrollørene benytter.

Til *Region vest* sitt innspill vedrørende C-merkede dekk, finner vi ikke grunn til å gjøre endringer i kontrollinstruksen. Så lenge dekk oppfyller kravene knyttet til lastindeks/kjøretøyets vekter vil det ikke utgjøre mangelmerknad når det gjelder dekkbelastning.

1.41 Kontrollpunkt 5.3.3

1.41.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region midt foreslår at begrepet momentrør under «Kontrollpunkt» skiftes ut med momentarm.

1.41.2 Vegdirektoratets vurdering

Med momentrør menes kardangrør, og ikke momentarm. Momentarm anser vi dekket av begrepet opphengsarm. Vi har tatt inn presisering av dette i kontrollmetoden, samt fjernet ordet «momentrør» fra kontrollpunktnavnet.

1.42 Kontrollpunkt 5.3.4

1.42.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region øst mener at kingbolt må inn slik at det dekkes av mangelmerkningen.

Statens vegvesen Region midt foreslår at «Kontrollpunktet» 5.3.4 endres til «Opphengskuler, foringer og fjærbenslager». De foreslår også

- Nytt punkt under hovedgrunn for mangel: c) Fjærbenslager, defekt
- Bedømming: 2

1.42.2 Vegdirektoratets vurdering

Til Region øst sitt innspill bemerker Vegdirektoratet at mangelmerkning på kingbolt og/eller foring er flyttet til kontrollpunkt 5.1.2 i ny kontrollinstruks, kontrollpunktet beholdes derfor slik som foreslått.

I forbindelse med Region midt sitt innspill har vi tatt inn ny mangelmerkning som foreslått, men vi har tatt denne inn under kontrollpunkt 5.3.2.

1.43 Kontrollpunkt 5.3.5

1.43.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region vest mener kontrollinstruksen bør si noe om hva slags type skade, og hvor store sprekker en skal tillate på luftbelger. Dersom man kan se kordlaget bør det etter deres vurdering få mangelmerkning 2.

1.43.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet finner ikke å endre dette i kontrollinstruksen, men vil presisere det i veileder til kontrollinstruksen dersom det skulle vise seg nødvendig.

1.44 Kontrollpunkt 6.1.2

1.44.1 Vegdirektoratets vurdering

Mangelmerkninger knyttet til feil montering og manglende komponenter er flyttet til dette kontrollpunktet, mangelmerkningene var tidligere under kontrollpunkt 8.1.1.

1.45 Kontrollpunkt 6.1.6

1.45.1 Forslaget

Det er foreslått tatt inn en presisering av at tilhengerfeste og tilhengerdrag skal kontrolleres for farlig korrosjon og at det skal benyttes rustpikke/hammer ved tvil, samt at det skal kontrolleres for feilaktig reparasjon og modifisering. Dette forslaget baserer seg på tidligere utsendt informasjon om viktigheten av kontroll av tilhengerdrag. Det er også foreslått en presisering av at funksjonskontroll av avtagbar krok ikke er en del av kontrollen. Dette gjøres for å sikre at kjøretøy ikke får mangelmerknad dersom avtagbar krok sitter fast. Man vil likevel få mangelmerknad dersom kroken skjuler lykter eller hindrer lesbarhet av kjennemerke.

1.45.2 Høringsinstansenes merknader

NLF mener at på bakgrunn av erfaringer med tilhengerdrag som er gjennomrustet, og at det i 2016 oppstod en alvorlig tunnelbrann der en tankhenger løsnet pga. gjennomrustet tilhengerdrag, er det deres oppfatning at denne presiseringen er påkrevet.

Statens vegvesen Region øst stiller spørsmål om D-verdi skal beregnes eller om det kun skal kontrolleres oppgitte verdier på merkeplate i forbindelse med mangelmerknad «kopling for svak».

Statens vegvesen Region vest mener også kontrollinstruksen bør spesifisere nærmere hva som skal regnes som for svak. Skal man eksempelvis bare beregne D-verdi, eller skal man også kontrollere mot V-verdi.

1.45.3 Vegdirektoratets vurdering

Kontrollpunktet beholdes slik som foreslått. Det skal ikke beregnes D-verdi eller V-verdi ved periodisk kontroll, mangelmerknad knyttet til «kobling for svak» ilegges dersom koblingen åpenbart er for svak basert på en visuell kontroll. Vi vil presisere dette i veileder til kontrollinstruksen dersom det viser seg nødvendig.

1.46 Kontrollpunkt 6.2.9

1.46.1 Vegdirektoratets vurdering

Mangelmerknad knyttet til lekkasje fra hydraulisk utstyr er tatt ut av dette kontrollpunktet og flyttet til punkt 8.3.1.

1.47 Kontrollpunkt 6.2.10

1.47.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region øst foreslår å fjerne «mangler» under punkt a). Dersom det skulle ha vært skvettlapp, men denne mangler, dekkes dette av pkt. c).

1.47.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet finner ikke å endre på dette kontrollpunktet, men vil presisere mangelførteknader i veileder til kontrollinstruksen dersom det skulle vise seg nødvendig.

1.48Kontrollpunkt 7.1.3

1.48.1 Vegdirektoratets vurdering

Det er tatt inn beskrivelse av at kontrollmetoden er en visuell kontroll for åpenbare feil eller mangler, tidligere var dette beskrevet i mangelførteknaden

1.49Kontrollpunkt 7.1.4

1.49.1 Vegdirektoratets vurdering

Det er tatt inn beskrivelse av at kontrollmetoden er en visuell kontroll for åpenbare feil eller mangler, tidligere var dette beskrevet i mangelførteknaden

1.50Kontrollpunkt 7.1.5

1.50.1 Vegdirektoratets vurdering

Det er tatt inn beskrivelse av at kontrollmetoden er en visuell kontroll for åpenbare feil eller mangler, tidligere var dette beskrevet i mangelførteknaden

1.51Kontrollpunkt 7.1.6

1.51.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region midt foreslår ny tekst under kontrollmetode: «Dersom lampe for SRS ikke tennes kontroller med diagnoseutstyr tilkople OBD-kontakten».

1.51.2 Vegdirektoratets vurdering

Vi finner ikke å ta inn endringer på dette punktet, da vi anser det som viktig at egendiagnosesystemet med tilknyttet varsel-indikator fungerer. Påkobling av diagnoseutstyr knyttet til at varsel-indikator ikke fungerer anser vi som en del av reparasjonen.

1.52Kontrollpunkt 7.2

1.52.1 Høringsinstansenes merknader

NAF mener det kan virke urimelig å kreve årskontroll av en brannslukker montert i en bil som ikke har krav om slikt utstyr.

Statens vegvesen Region midt mener at «Ikke krav til brannslukker» bør fjernes, og at man i stedet beholder gammel tekst.

1.52.2 Vegdirektoratets vurdering

Kontrollpunktet beholdes slik som foreslått da dette er et krav i direktivet, det er viktig at bileier gjøres oppmerksom på mangler ved brannslukningsapparat selv om dette apparatet ikke er påkrevet. Vi vil gjøre presiseringer knyttet til dette i veileder til kontrollinstruksen dersom det viser seg nødvendig.

Vi har imidlertid fjernet grunnlag for å ilegge mangelmerknad for at brannslukker ikke er i samsvar med kravene, for kjøretøy som ikke har krav til brannslukker.

1.53 Kontrollpunkt 7.10

1.53.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region øst foreslår å føye til «...eller utskrifter».

1.53.2 Vegdirektoratets vurdering

Vi har tatt inn teksten «eller utskrifter» i kontrollmetoden slik som foreslått fra Region øst knyttet til vurdering av om hastighetsbegrenser fungerer.

1.54 Forslag til endring av kapittel 8

1.54.1 Forslaget

Det ble foreslått en del endringer når det gjelder punkt 8, eksosutslipp. Blant annet ønsket vi innspill knyttet til OBD-kontroll for nyere kjøretøy med både bensin-/gassmotor og dieselmotor. Endringer knyttet til dette kontrollkapittelet ønsket vi spesielt høringsinstansenes synspunkter på.

1.54.2 Høringsinstansenes merknader

ABL støtter realistisk måling etter «tail pipe» prinsippet. De viser også til bilfabrikkenes tekniske spesifikasjoner etter typegodkjenningens dokumentene. *ABL* mener denne målingen vil avdekke eventuell omprogrammering av styreenheter som kan gi endrede utslippsverdier.

NBF mener de ikke har tilstrekkelig teknisk informasjon om merker og modeller til å komme med synspunkter på forslagene knyttet til eksosutslipp. De mener derfor at det også her må legges vekt på de innspillene eventuelt bilimportørene måtte komme med.

Statens vegvesen Region øst støtter forenklingen i forbindelse med generelle grenseverdier ved avgassmåling og måling av røyktetthet. Hvis OBD lampe ikke lyser og det utføres en alternativ avgasskontroll ved hjelp av OBD avlesning, og den indikerer feil, så tar man en avgasstest og måler utslippet. Avgasstest ok – ingen mangelmerknad.

Når det gjelder grensen for hvilke kjøretøy det skal tillates bruk av diagnoseutstyr mener de bransjen selv bør kunne gi gode råd til direktoratet.

Statens vegvesen Region midt mener en kombinasjon av feil ved aktiv måling og OBD-kode må gi mangelmerknad. Det forutsettes at feilkoder på OBD som ikke er avgassrelatert, ikke

gir grunnlag for mangelmerknad. Videre foreslår de at Statens vegvesen lager en oversikt over hvilke kjøretøy der det tillates brukt OBD som alternativ til røykgassmåling, alle nyere enn en viss årsmodell eller avgassklasse.

Statens vegvesen Region nord sier de ikke har erfaring med type feilmeldinger som kan benyttes som grunnlag for mangelmerknad. De kjenner ikke til at man kan måle opasitet på avgass fra en dieselmotor ved hjelp av OBD– diagnose, men at man kan kontrollere avgassrensesystemets overvåking. Som til eksempel sjekke at differansetrykkmåling i partikkelfilter er i orden. Dersom denne typen kontroll skal danne grunnlag for mangelmerknad istedenfor opasitetsmåling, kreves tilsvarende endring i forskriften. Slik OBD–diagnose kan ikke gjøres på kjøretøy uten overvåking av avgassrensesystemet.

1.54.3 Vegdirektoratets vurdering

Vi velger å omtale innspillene samlet under Vegdirektoratets vurdering knyttet til kontrollpunktene 8.2.1.2 og 8.2.2.2.

1.55 Kontrollpunkt 8.2.1.2 og 8.2.2.2

1.55.1 Høringsinstansenes merknader

Wurth mener det må dokumenteres (utskrift eller lagrede data) rett turtall og temperatur ved avgass, spesielt diesel. *Wurth* hevder det gjøres mange feil knyttet til full opprusing. De mener at de fleste diagnosetestere kan hente ut turtall og temperatur sammen med avgassmåling.

ABL sier at dersom Statens vegvesen har beskrevet det som likeverdig for kjøretøytypen, kan kontrollen alternativt gjøres ved at OBD–systemet leses av med diagnoseutstyr. Her har ABL hatt møte og ment at dette ikke er godt nok siden det kan manipuleres i motorstyreenhet. Det er en utrolig liten del av bilparken som er manipulert i motorstyreenhet. De mener at OBD utlesing bør være godt nok.

ABL foreslår å innføre partikkelmåling for diesel med bakgrunn i at det per i dag ikke er sensorer som kan måle utslippet ved OBD måling.

Statens vegvesen Region øst mener at mangelmerknaden i punkt f) ikke er aktuell for kjøretøy hvor alternativ avgassmåling ved hjelp av OBD kan utføres. Der hvor alternativ avgassmåling kan gjennomføres ved OBD måling skal dette punktet ikke bedømmes med 4.

Statens vegvesen Region vest mener at kontrollinstruksen bør gi en nærmere omtale av måleprosedyre for avgassmåling på motorvogner med gassdrift, eksempelvis om man kan tillate bruk av motorvognens selvdiagnosesystem. Videre er det etter deres oppfatning ikke fastsatt grenseverdier, noe de mener bør gjøres. De mener også at grenseverdiene bør gå lengre tilbake enn til Euro 6–krav. Fastsatte grenseverdier bør være på plass før den nye kontrollinstruksen blir gjeldende.

Statens vegvesen Region midt viser til to ulike alternativer:

1. Statens vegvesen lager en oversikt over hvilke kjøretøy der det tillates brukt OBD som alternativ til røykgassmåling, alle nyere enn en viss årsmodell eller avgassklasse.
2. Det settes et fast skille, og tillates ikke bruk av OBD for annet enn EU-6 og nyere. Da må teksten under kontrollmetode fjernes.

De viser til beskrivelsen i direktivet for de samme punktene. Man kan åpne for OBD-kontroll for kjøretøytyper eldre enn EU-6 dersom vi anser det som likeverdig kontroll for kjøretøytypen. En ide kan kanskje også være å beskrive enten/eller. Altså at man må benytte OBD for enkelte avgassklasser og må benytte røykgassmåler for andre.

1.55.2 Vegdirektoratets vurdering

Basert på innspillene har vi valgt å sette et skille på kjøretøy med EU-5 og nyere ved at disse kontrolleres for feilkoder, dersom det ikke er noen feilkoder skal det ikke gjennomføres måling av avgass/røyktetthet. Dersom en eller flere feilkoder er registrert, skal kjøretøyet avgass/røykmåles på samme måte som for EU-4 og eldre og resultatet av denne målingen skal være avgjørende for om mangelfermer skal legges. Skillet knyttet til EU-5 og nyere for disse kontrollpunktene samsvarer også med at vi har valgt å kontrollere understellsnummer elektronisk via OBD på EU-5 og nyere, slik at det etableres et fast skille for hvilke kjøretøy som er omfattet av kontroll via OBD- avlesning.

Vi har foretatt en del renskrivning av tidligere beskrevne kontrollmetoder for å forenkle språk mm.

Når det gjelder Region øst sitt innspill vedrørende bedømming 4 vil dette bli videreført grunnet at også kjøretøy med avgasskode EU-5 og nyere vil avgass/røykmåles dersom det foreligger feilkode.

Vi har gjort en presisering av mangelfermer og kontrollmetode i kontrollpunkt 8.2.1.2, knyttet til kjøretøy som med hensikt er endret for å umuliggjøre måling av avgass. Tilsvarende endring har vi også gjort i kontrollmetode for kontrollpunkt 8.2.2.2 og tilsvarende mangelfermer, der vi også har presisert at mangelen kan legges ved ulyd i motor, for høyt turtall mv.

Vi har tatt inn en tekst fra nåværende kontrollinstruks i kontrollpunkt 8.2.2.2 som ved en glipp ikke ble med i høringen. Teksten lyder slik «Dersom opasitetsmålingen foretas i henhold til beskrivelsene uten at det detekteres resultat fra målingen, skal målingen likevel godtas og anmerkes resultat 0,00».

I forhold til Region vest sitt innspill knyttet til kjøretøy med gassdrift, vil vi vurdere å ta inn en beskrivelse av dette i veileder til kontrollinstruksen.

Vi har også tatt inn en mindre endring av ordlyd knyttet til mangelfermer i kontrollpunkt 8.2.1.2 og 8.2.2.2 for å presisere at det ved etterkontroll må gjennomføres avgassmåling/røykmåling og at denne må være godkjent for at mangelen skal utkvitteres. Dette da tidligere ordlyd kunne tolkes dithen at det kunne være tilstrekkelig å fremvise dokumentasjon på godkjent avgassmåling/røykmåling fra en annen aktør.

Når det gjelder ABL sitt innspill vedrørende måling av partikler finner vi ikke å kunne ta inn nytt utstyrskrav i denne omgang, dette må derfor vurderes senere.

1.56 Kontrollpunkt 8.2.3.1

1.56.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region vest har kommentarer til mangelmerknad a, Feilindikator (OBD) indikerer feil eller svikt i systemet. Etter deres vurdering bør det komme en egen mangelmerknad for defekt varselampe/ OBD lampe.

1.56.2 Vegdirektoratets vurdering

Vi mener at defekt varselampe/OBD-lampe er dekket under mangelmerknad «OBD-feilindikator indikerer feil eller svikt ved systemet». Manglende funksjon i varselanordning regnes som en feil i systemet. Dette er tilsvarende vurdering som ved kontroll av SRS, kontrollpunkt 7.1.6.

1.57 Kontrollpunkt 8.3.1

1.57.1 Vegdirektoratets vurdering

Vi har tatt inn presisering av at mangelmerknad skal bedømmes med 3 også ved brannfare.

1.58 Kontrollpunkt 10.1

1.58.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region øst mener vi kan miste kontrollen over den opprinnelige mangelmerkningen i pkt 10.1, dersom et kjøretøy får mangelmerknad i pkt. 10.1 (fremvisning for kontrollmyndighetene) og oversitter fristen på 2 måneder for etterkontroll, slik at ny hovedkontroll tas.

Statens vegvesen Region midt viser til at trafikkstasjonene allerede har innarbeidet en forenkling av mangelmerkninger som krever godkjenning av Statens vegvesen. Eksempelvis utstyr (f.eks. lysbøyle) som ikke er godkjent av Statens vegvesen. Etter avtale med kontrollorganet i hver enkelt sak blir utstyret i forståelse med kunden dokumentert demontert (ved foto) og mangelmerknad fjernet. De mener det fortsatt må være anledning til forenklet saksbehandling. Det sparer kunden for tid og penger, fordi denne da unngår å måtte bestille time ved trafikkstasjon for vurdering. De foreslår at det åpnes for slik forenklet saksbehandling under forutsetning av at kontrollorganet dokumenter at mangelen er fjernet i siste ledd under kontrollmetode 10.1.

1.58.2 Vegdirektoratets vurdering

Vedrørende Region øst sitt innspill så blir dette ivaretatt av endringer som er gjort i pkkf §§ 21 og 22. Det blir fortsatt krav om etterkontroll selv om 2 månedersfristen oversittes.

Til Region midt sitt innspill ser Vegdirektoratet at tilfeller der kjøretøyet er endret slik at grunnlag for mangelferklæring ikke lenger eksisterer, kan synes uheldig å måtte forevises trafikkstasjon. Samtidig skulle kjøretøyet vært fremstilt når endringen ble gjort. Vi har likevel kommet til at vi endrer rutine og beskrivelsen knyttet til dette kontrollpunktet, slik at kontrollorganene kan godkjenne mangelferklæring på kontrollpunkt 10.1 dersom vilkår for mangelferklæringen ikke lenger er tilstede.