



Statens vegvesen - Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo
lars-erik.kjellesvig@vegvesen.no

Oslo, 09.11.2016
Vår ref: Morten Sandberg/ 16-30490

Deres ref: 15/257542-17

Sak - Innspill fra Virke og Traktor og Landbruksmaskin importørenes forening til Vegdirektoratets forskriftsarbeid om implementering av fire EU rettsakter herunder EU Direktiv 2014/45/EU

Det vises til Vegdirektoratets (VD) høringsforslag til endringer i vegtrafikkloven § 13, 19 mv og høringsmøter i Vegdirektoratet 18. oktober og 8. november 2016 i sakens anledning.

Traktor og landbruksmaskinimportørenes forening (TLIF) er en forening for importører av traktorer, skurtreskere, landbruksmaskiner, redskap, utstyr for innendørs mekanisering og øvrig tilhørende utstyr. Hovedorganisasjonen Virke er sekretariat for TLIF og TLIFs styre. Norges Bondelag organiserer 62.000 medlemmer med tilknytning til bondeyrket. Organisasjonen har 530 lokallag over hele landet.

Høringsforslaget inneholdt nødvendige hjemler for gjennomføring av de fire rettsaktene i EUs kjøretøykontrollpakke. Høringsmøtene med berørte interesser i TLIF og PKK-gruppen referert til ovenfor, var relatert til VDs arbeid med å implementere de mer detaljerte i reglene i Direktiv 2014/45/EU.

Hensikten med denne delen av kontrollpakken er å styrke trafikksikkerhetsarbeidet i EU/EØS- området ved at det fastsettes minstekrav til periodisk teknisk kontroll av kjøretøy som brukes på offentlig vei.

Våre innspill i det videre gjelder i første rekke forhold som vi har vurdert som relevante for traktorbransjen i vid forstand; herunder eiere, brukere, salg og service, verkstedsvirksomhet og opplæring. Innspillet tar også opp enkelte andre mer overgripende problemstillinger herunder habilitetsutfordringer ved kontrollvirksomhet.

Kjøretøykontrollpakken inneholder en del kostnadsdrivende elementer som vil forsterkes ved skala- og avstandsulempet og andre markedsrelaterte utfordringer i Norge. Det har både praktisk og kostnadmessig betydning for hvordan PKK reglene for T5-traktorer bør utformes.

I fortalen til direktivet, jf. pkt. 21, vises det til at "*Kontrollen som utføres i løpet av et kjøretøys levetid, bør være forholdsvis enkel, rask og billig, samtidig som den er virkningsfull med hensyn til å oppnå målene i dette direktiv.*" Det er følgelig relevant å legge vekt på

Hovedorganisasjonen Virke

Besøksadresse:
Henrik Ibsens gate 90
NO 0255 Oslo
Postadresse:
P.O. Box 2900 Solli
NO-0230 Oslo
Tel +47 22 54 17 00
Fax +47 22 56 17 00
E-post
info@virke.no
Bankgiro
6030.05.18543
Org nr.
970 134 646 MVA

www.virke.no

kostnadmessige hensyn ved utformingen av ny PKK forskrift, både for traktorer og for andre kjøretøy.

1. Virkeområde – avgrensingskriterier mht PKK for traktorer

Virkeområdet for minstekravene til en ordning med periodisk kjøretøykontroll (PKK) for kjøretøy med konstruksjonshastighet over 25 km/t er nedfelt i direktivets artikkel 2.

Direktivets regler for PKK relatert til traktorer er begrunnet i direktivets fortale pkt 12) hvor det heter at "*Traktorer med hjul med en høyeste konstruksjonshastighet på mer enn 40 km/t, brukes i økende grad i stedet for lastebiler og til kommersiell godstransport på vei. Deres risikopotensial kan sammenlignes med lastebiler, og kjøretøyer i denne gruppen, som hovedsakelig anvendes på offentlig vei, bør derfor være gjennomgå teknisk kontroll.*"

I henhold til artikkel 2.1. strekpunkt nr. 7 kreves det at PKK-reglene også må omfatte "*traktorer med hjul i gruppe T5, hvis hovedsakelig brukes på offentlig vei, med en høyeste konstruksjonshastighet på over 40 km/t*"

Utfordringene med å finne praktisk løsning mht avgrensning mellom traktorer som hovedsakelig brukes på offentlig vei og andre T5 traktorer må vurderes i lys av at man EUs arbeid med kontrollpakken slik dette er gjenspeilet i fortalen til direktivet har søkt å finne en balanse mellom kostnadshensyn, trafiksikkerhetsvurderinger og konkurransehensyn overfor lastebilnæringen.

Vi forstår med utgangspunkt i møtet 8. november at Vegdirektoratet i sine foreløpige vurderinger ser det slik at T5 traktorer knyttet jordbruksformål vil kunne tilhøre gruppen T5-traktorer som *ikke hovedsakelig brukes på offentlig vei.*

Gruppen T5-traktorer med hastighet over 40 km/t som ikke hovedsakelig brukes på offentlig vei bør etter TLIFs vurdering defineres slik:

- a) T5-traktor med eierregistrering (klassifisering) i vognkortet med næringskode jord- eller skogbruk.
- b) T5-traktor brukt i jord- og skogbruk ved egentransport.

Begrepet egentransport er brukt som unntak i veivesenets regler om løyve. Løyve er påkrevd ved kommersiell transport med lastebil. Det vil si at den transporten med tilhenger som det vises til her, gjelder T5-traktorer som bare kan brukes lovlig til transport av egne varer som for eksempel korn, naturgjødse, grovfôr, gras og halmballer, tømmer, o.l. produkter. I dette ligger det altså en avgrensning mot oppdragskjøring for andre slik at dette ikke vil være i konkurranse med kommersiell godstransport med lastebil.

En slik avgrensning harmonerer også med reglene i EU 165/2014 (EF561/2006) om fartsskriver hvor det kan gjøres unntak på: Kjøretøy, landbruks- og skogbrukstraktorer som brukes til landbruks- eller skogbruksvirksomhet innenfor en radius av inntil 100 km fra det stedet der foretaket som eier, leier eller leaser kjøretøyet er hjemmehørende,

c) T5-traktor brukt i jord- og skogbruk til kommersiell landbruksrelatert transport.

Det vil si transportarbeid knyttet til eksempelvis spredning av naturgjødsel inkludert transport mellom gårdsbruk, gjødsellager og jorde, grasberging ved bruk av rundballepresse, korntransport fra jorde via tørkeprosess og lager til kornmottak hos kjøper o.a.

d) T5-traktor registrert som redskapsbærer/drivenhet.

Det vil si at andre T5-traktorer (enn de nevnt i pkt. a)-c) ovenfor kan registreres i motorvogn/kjøretøyregisteret på en slik måte at de ikke kan brukes lovlig med tilhenger til godstransport på offentlig vei. Slike traktorer vil imidlertid kunne brukes lovlig på offentlig vei som redskapsbærer/drivenhet for redskaper som brøyteskjær, sandstrøer, snøfreser, naturgjødselspredning, jordarbeidingsredskaper, grashøsting o.a.

Varetransport med tilhenger koblet til T5-traktor registrert som redskapsbærer/drivenhet vil følgelig være ulovlig og utløse sanksjoner ved brudd på reglene for lovlig bruk.

2. Kompetansekrav til teknisk leder og kontrollør

Etter det vi forstår vil Vegdirektoratet stille krav om at både teknisk leder og kontrollør må ha grunnkompetanse i form av fagbrev som enten landbruksmekaniker, bilmekaniker eller anleggsmaskinmekaniker med tilhørende relevant praksis.

T5-traktorer er teknisk avanserte og spesialiserte kjøretøy. Det viktigste for TLIFs vedkommende er at fagbrev som landbruksmekaniker blir godkjent som grunnkompetanse og at relevant praksis for PKK på T5-traktorer må være i et godkjent traktorverksted.

Hva gjelder hvilke krav til godkjenning- og opplæring, samt overgangsbestemmelser, må utformingen av reglene ta høyde for utfordringene kapasitetsmessig og økonomisk i lys av utdanningsinstitusjonenes og markedets muligheter til å møte også slike oppgaver. Det er betydelig usikkerhet om aktuell utforming av regelverket ikke minst for T5-traktorer på dette punktet. TLIF stiller gjerne til fornyet kontakt med VD med tanke på utformingen av reglene for opplæring og godkjenning.

3. Krav til vandel og habilitet

Direktiv 2014/45/EU viderefører ordningen med at gjennomføringen av den periodiske kontrollen kan gjøres av private virksomheter godkjent av og under tilsyn av staten.

Det følger også av fortalen pkt. 34 at tillatelse for privat organ til både å utføre reparasjoner og kontroll av samme kjøretøy er basert på garanti for objektivitet på et høyt nivå.

Vi forstår at kravet til objektivitet og høy kvalitet i kontrollgjennomføringen er skjerpet ved at det i direktivets artikkel 13 nr. 3 uttales at inspektørene som gjennomfører kontrollene skal være fri for enhver interessekonflikt for å sikre at en høy grad av upartiskhet og objektivitet opprettholdes

Denne problemstillingen ble diskutert på møtet 8. november og er behandlet i VDs høringsnotat på side 32 hvor VD viser til at problemstillingen settes på spissen i følgende tilfeller:

- a) Når inspektørene i kontrollorgan kontrollerer egne kjøretøy, nærstående kjøretøy, kollegaers kjøretøy eller overordnetes kjøretøy og rapporterer kontrollresultatet til Statens vegvesen.
- b) Når virksomheter godkjent som kontrollorgan også er flåteeiere (f.eks. busselskaper), kontrollerer kjøretøy de eier, bruker eller på annen måte har vesentlig økonomisk interesse i og rapporterer kontrollresultatet til Statens vegvesen.
- c) Når virksomheter godkjent som kontrollorgan også driver omsetning av kjøretøy (bilforhandlere), kontrollerer kjøretøy de selv omsetter og rapporterer kontrollresultatet til Statens vegvesen.

Vi er enige i VDs vurderinger hva gjelder strenge habilitetskrav knyttet til forholdene beskrevet i pkt. a) og b) ovenfor.

Vi er imidlertid ikke enig i at de samme habilitetsvurderinger gjelder for kontrollorgan og verksteder som også driver omsetning av kjøretøy. Utgangspunktet er nemlig ikke det samme mht interessekonflikt. En periodisk kjøretøykontroll er en obligatorisk tjeneste som selges i markedet. Den er obligatorisk av trafikksikkerhetshensyn.

I tilfelle a) og b) vil nærstående eller virksomheten som eier kunne ha økonomisk gevinst, i alle fall på kort sikt, av at man i den videre bruken av kjøretøyet legger til grunn en mangelfull PKK eller at det ikke kreves og gjennomføres retting av påviste feil og mangler med de kostnadsfordeler det kan ha og på bekostning av trafikksikkerheten. De mulige fordelene ved at en PKK ikke skjer på objektivt grunnlag vil følgelig være knyttet til interessene til den faktiske brukeren av kjøretøyet etter PKK.

Når virksomheten som i tilfelle c) også driver omsetning av et kjøretøy som det har utført en PKK på stiller dette seg annerledes enn i tilfelle a) og b). For det første er PKK en tjeneste som kjøperen av kjøretøyet i prinsippet kan klage på og det på samme måte som om denne selv hadde levert kjøretøyet til virksomheten for PKK. For det andre vil en kommersiell forhandler ha en forpliktelse til å opplyse om et kjøretøys eventuelle feil og mangler som man burde kjenne til, ikke minst dersom det kan vises til en nylig utført PKK i egen regi. Det vil skjerpe kravene til forhandler. For det tredje vil en nylig riktig utført PKK være et positivt salgsargument, mens feilaktig utført PKK vil innebære en økonomisk risiko gjennom den faren det innebærer for også å sette virksomhetens omdømme i et dårlig lys.

Hvilken vekt man skal legge på formelt eierskap i en habilitetsvurdering knyttet til PKK vil derfor avhenge av konteksten. Det blir ikke riktig å tillegge formelt eierskap samme vekt i tilfelle c) som man eksempelvis ville gjøre i behandlingen av et habilitetsspørsmål knyttet til formelt eierskap ved styrebehandling av en sak i organisasjonssammenheng.

Det er mulig med henvisning til praksis i andre bransjer å opprette mer omfattende kontrollprosedyrer i tilfelle b) ovenfor for å eliminere/begrense trafikksikkerhetsutfordringene knyttet til reelle habilitetsutfordringer. TLIF har imidlertid ikke sett det som aktuelt for egen del å gå inn på hvilke krav som da kunne være aktuelle.

4. Krav til verktøy på verksteder godkjent for PKK av T5-traktorer

Vi foreslår at man bruker de samme kravene som dagens krav til godkjenning av landbruksverksteder og at pkt. 3,8 og 10 i vedlegg III til utgår:

Hva gjelder kravene til teknisk utstyr vil et krav om rullende bremsefelt være teknisk og økonomisk utfordrende. Dette fordi det kreves eventuelt 4 ruller som er justerbare i lengderetning for å ta hensyn til variasjoner i akselavstand.

Det er dessuten slik at landbrukstraktorer som er bygd på «tradisjonelt» vis bruker firehjulsdriften som en del av bremsekretsen. Det vil si at transmisjonen sammenkobles mellom for- og bakaksel ved bruk av bremsepedalen. Ved 2-rullers testing vil to hjul stå på fast underlag slik at vil traktoren hoppe forover når bremsene aktiveres og transmisjonen kobler til hjulene som står på fast underlag.

Vi foreslår derfor at bremseeffekten på T5-traktorer kan måles ved bruk av retardasjonsmåler, som i dag finnes på godkjente T5-traktorverksteder godkjent av Statens vegvesen.

Tesing av hjuloppheng på T5-traktorer vil ha begrenset praktisk effekt da hjulopphengskonstruksjonen på landbrukstraktorer er vesentlig avvikende sammenliknet med bil og lastebil. På landbrukstraktorer brukes i all hovedsak en fast aksel, slik at en mer effektiv måte å teste dette på er å løfte opp selve ramma på T5-traktoren slik at akselen nesten henger fritt og så bruke maskinspett ved testing av hvert hjuloppheng.

Vennlig hilsen

For **TLIF**

Trond Kjempekjenn
Leder
(sign.)

For **Felleskjøpet Agri SA**

Helge Malum
Teknisk sjef
(sign.)

For **Hovedorganisasjonen Virke**

Morten Sandberg
Fagsjef
(sign.)

For **Norges Bondelag**

Arild Bustnes
Næringspolitisk sjef
(sign.)