



Statens vegvesen

Til kontrollorganene:

Informasjon om endringer ved PKK-ordningen fra 8. februar 2019

Innledning

De fleste av dere er kjent med at det blir en del endringer i PKK-ordningen fra 8. februar 2019, i tillegg til de endringene som trådte i kraft fra 1. oktober 2018. Vi ønsker med dette å gi en samlet oversikt over de største endringene. Det er viktig at både dere som kontrollorgan og de som er kontrollører hos dere gjøres kjent med disse endringene.

Vi har også satt inn noe detaljert informasjon om habilitet og gebyr for dere som ønsker å gjøre seg bedre kjent med dette.

Ny kontrollinstruks

Fra 8. februar 2019 skal alle periodiske kontroller på alle kjøretøy gjennomføres ved bruk av den nye kontrollinstruksen. Denne kontrollinstruksen er merket «versjon 3.0» og den er bygd på direktiv 2014/45/EU.

Det er også laget en egen **retningslinje/veileder** til den nye kontrollinstruksen. Denne ligger på www.vegvesen.no/verkstedbransjen og vil bli oppdatert fortløpende når det er nødvendig med presiseringer, forklaringer og endringer. Vi anbefaler at dere bruker denne aktivt i de tilfellene dere eksempelvis er i tvil om hvordan kontrollinstruksen skal tolkes.

For etterkontroller av kjøretøy etter 8. februar, hvor det er gjennomført PKK før 8. februar, skal den «gamle» kontrollinstruksen (versjon 2.0) legges til grunn ved etterkontrollen.

Det vil også fremkomme i datasystemene hvilken kontrollinstruks som skal benyttes.

Endringer i frist

Fra 8. februar 2019 vil fristen for kontroll og godkjenning bestemmes ut fra siste utførte PKK og ikke ut fra siste siffer i kjennemerke.

De kjøretøyene som er registrert før 8. februar 2019, og som allerede har en frist i tråd med siste siffer i kjennemerke, kan altså ta ny PKK når som helst før fristen. De er ikke lenger låst til å bare kunne ta ny PKK inntil 4 måneder før fristen.

Kjøretøy som blir registrert første gang i Norge etter 8. februar 2019, vil få første frist i henhold til når de ble registrert første gang. Kontrollintervallene forblir de samme som i dag for alle kjøretøygrupper.

Selv om kontrollen kan gjennomføres når eier ønsker det, er fristen likevel 2 måneder for å utbedre eventuell mangler og få kjøretøyet godkjent. Det er viktig å merke seg at en ikke-godkjent kontroll likevel aldri vil føre til en lengre frist enn den opprinnelige.



Statens vegvesen

Bruksforbud ved utløpt frist

Fristen er endelig, og den tidligere administrative ordningen med ytterligere 2 måneders utsettelse etter fristens utløp er fjernet. Dersom fristen oversittes, eller dersom mangler ikke rettes innen fristen for etterkontroll, vil kjøretøyet ilegges bruksforbud.

Påminnelsesbrev og varselbrev til kjøretøyeier

Vegdirektoratet vil inntil videre sende ut et **påminnelsesbrev** til bileier 2–3 måneder før fristen for neste godkjente PKK. Dette for i enda større grad å sikre at eier er kjent med når kjøretøyet skal være kontrollert og godkjent.

Dersom fristen for å få godkjent kjøretøyet utløper, vil det umiddelbart bli sendt ut et **varselbrev** hvor eier varsles om at kjøretøyet har bruksforbud og kan bli avskiltet.

For mer informasjon om endringene, se www.vegvesen.no/eukontroll

Bruk av ID-porten ved innmelding av kontroll

Vi minner om at hovedregelen etter forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy (pkkf.) gjeldende fra 1. oktober 2018 er at kun godkjente kontrollører kan innrapportere PKK på vegne av et godkjent kontrollorgan, og at en kontrollør kun kan innrapportere resultater av egne utførte kontroller, jf. pkkf. § 20.

Kontrollører som var tilsatt i kontrollorgan før 1. oktober 2018 og som utførte PKK før denne dato har imidlertid tiden frem til 1. oktober 2021 med å oppfylle kravene til godkjenning og bli tildelt personlig godkjenning, jf. pkkf § 31. Denne gruppen kontrollører skal være innmeldt og registrert på overgangsordning hos Statens vegvesen. Regelen om at en kontrollør kun kan innrapportere resultater av egne utførte kontroller gjelder også for denne gruppen.

I utgangspunktet skulle kontrollørene brukt ID-porten for signering ved innrapportering av hver kontrollseddel fra 8. februar. Dette er noe utsatt og vil etter all sannsynlighet komme på plass i alle innrapporteringsløsninger i løpet av våren 2019.

Midlertidig kontrollseddel

Bruk av midlertidig kontrollseddel for de tilfellene det eksempelvis er problemer med overføring av kontrollresultater mv, utgår fra 8. februar 2019. Dersom man ikke får overført kontrollen eller får skrevet ut en ordinær kontrollseddel, må kontrollen overføres så snart dette er mulig igjen. Kontrollseddel må også ettersendes kjøretøyeier/-bruker. Dersom systemene er utilgjengelige over et lengre tidsrom, må TK-tjenester kontaktes for å fjerne et eventuelt bruksforbud.

Manuell kontrollseddel

Manuell kontrollseddel skal kun brukes i disse tilfellene:

- Kjøretøy som er registrert til bruk utenfor offentlig veg (kjennemerke på sort bunn), og som skal omregistreres til ordinær bruk på offentlig veg.
- Kjøretøy som har vært registrert på Forsvaret (kjennemerke på gul bunn), og som skal omregistreres til ordinær bruk på offentlig veg.



- Registrering av kjøretøy som tidligere har vært registrert i Norge men som ikke kommer frem i motorvognregisteret (avregistrert fra før 1990-tallet)

Tidligere kunne man også bruke manuell kontrollseddel i forbindelse med ADR-kontroll, men manuell kontrollseddel skal ikke lengre benyttes til dette fordi PKK fra 8. februar 2019 kan tilpasses tidspunktet for ADR-kontroll.

Manuell kontrollseddel og brukerveiledningen for denne finner dere på

www.vegvesen.no/verkstedsbransjen.

Habilitet

Pkkf gjeldende fra 1. oktober 2018 har i § 12c spesielle regler om kontrollørers og kontrollorgans habilitet.

Bestemmelsen har sin bakgrunn i at det i direktiv 2014/45/EU bestemmes 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. Kravet til objektivitet og høy kvalitet i kontrollgjennomføringen er også skjerpet ved at det uttales at inspektørene som gjennomfører kontrollene skal være fri for enhver interessekonflikt for å sikre at en høy grad av upartiskhet og objektivitet opprettholdes.

Bestemmelsen er videre begrunnet i at kontrollorganene og kontrollørene utfører oppdrag på vegne av offentlig myndighet og at kontrollrapportene uten videre danner grunnlag for godkjenning eller underkjenning av kontroll. Dette tilsier i seg selv at det bør gjelde habilitetsregler på linje med de regler som gjelder for tilsatte i staten.

Bestemmelsen er to-delt. Første ledd retter seg mot kontrollørene mens andre ledd regulerer kontroll av kjøretøy som kontrollorganet selv eier eller råder over.

Første ledd:

Kjernen i bestemmelsen er at en kontrollør avskjæres fra å kontrollere kjøretøy som han selv eier. Han har heller ikke anledning til å kontrollere kjøretøy tilhørende nær slekt (f.eks. foreldre, barn eller ektefelle). Kontroll av kjøretøy tilhørende kontrollørens nære slekt må overlates til annen kontrollør i kontrollorganet.

Det at man er bekjente, det at man deltar i samme fritidsaktiviteter osv. er ikke tilstrekkelig til å si at man er inhabil. Det skal noe mer til. I den grad vennskap skal danne grunnlag for inhabilitet må det dreie seg om et tett, personlig vennskapsforhold og da særlig i de tilfeller det er snakk om regelmessig privat omgang.

Bestemmelsen innebærer også at kontrollørene ikke har anledning til å kontrollere hverandres kjøretøy. De har heller ikke anledning til å kontrollere kjøretøyene til overordnede i kontrollorganet. Kontrollene må i slike tilfeller overlates til annet kontrollorgan. I de tilfeller en virksomhet er godkjent både som kontrollorgan og verksted vil heller ikke kontrollørene kunne gjennomføre kontroller av kjøretøyene til de som er tilsatt som mekanikere i verksteddelen av virksomheten eier eller råder over.

Det er i utgangspunktet ikke noe til hinder for at habilitetskonflikten knyttet til kontroll av hverandres kjøretøy løses ved at kontrollene rent faktisk gjennomføres i kontrollorganet kontrollørene er tilsatt i, men ved at kontrollene gjennomføres av kontrollør tilsatt i annet kontrollorgan. Dersom denne løsningen skal kunne aksepteres er det imidlertid noen nærmere vilkår som skal oppfylles. Kontrollorgan som vurderer en slik løsning bes henvende seg til tilsynsseksjonen ved regionvegkontoret for nærmere avklaring.



Bestemmelsen er ikke til hinder for at kontrolløren kan kontrollere kjøretøy som tilsatte i andre avdelinger/enheter i virksomheten eier eller råder over. Dette gjelder uavhengig av om det er snakk om en virksomhet med flere avdelinger på en og samme lokasjon eller om det er snakk om flere, adskilte lokasjoner. Det er for eksempel ikke noe til hinder for at en kontrollør gjennomføre periodisk kontroll av kjøretøy tilhørende tilsatt i virksomhetens salgsavdeling. Det er heller ikke noe til hinder for at en kontrollør gjennomfører kontroll av kjøretøy tilhørende kontrollør i samme selskap (f.eks. et AS bestående av flere kontrollorgan) så lenge det er snakk om en annen lokasjon enn den han selv til daglig arbeider i.

Et særlig spørsmål er hvordan uttrykket «overordnede» tolkes og hva som er rekkevidden av dette uttrykket. Kjernen i bestemmelsen er at en kontrollør ikke kan kontrollere kjøretøyet til sin tekniske leder. Bestemmelsen rekker imidlertid lengre enn det og kan, etter en konkret vurdering, også ramme daglig leder i kontrollorganet. Dette vil kunne gjelde dersom vedkommende har sitt daglige virke i kontrollorganet. Annerledes blir det dersom vi har å gjøre med en konsernmodell der «ledelsen» (teknisk leders overordnede) dekker flere kontrollorgan og ikke har satt daglige virke/sitt kontor hos et av kontrollorganene. I slike tilfeller bør ikke det ikke uten videre konstateres inhabilitet for kontrollørene i forhold til «ledelsen».

Det er kontrolløren selv som må vurdere om han i den enkelte kontroll rammes av habilitetsbestemmelsen i § 12 c første ledd. Dette er likevel ikke til hinder for at det i kontrollorganet etableres rutiner for å sjekke mulige habilitetskonflikter ved bestilling/levering av kjøretøy til kontroll.

Andre ledd:

Andre ledd innebærer at et kontrollorgan kan gjennomføre kontroller av kjøretøy de selv eier, råder over eller har vesentlige interesse i, ved hjelp av egne kontrollører. Kontrollørene har m.a.o., uavhengig av reguleringene i første ledd, anledning til å kontrollere virksomhetens egne kjøretøy. Bestemmelsen i andre ledd bygger på den uttrykkelige forutsetning at det i kontrollorganenes kvalitetssystem fins en prosedyre for håndtering av habilitetsbestemmelsen, jf. § 14 første ledd bokstav j.

Uttrykket «råder over» er tatt inn for å dekke de situasjoner der kontrollorganet f.eks. leier eller leaser kjøretøy. Uttrykket «har vesentlig interesse i» er tatt inn for å dekke de situasjoner der kontrollorganet inngår i konsern der kontrollorganet er datterselskap til en f.eks. en flåteeier og flåteeieren i egenskap av morselskap har bestemmende innflytelse over datterselskapet.

Gebyr

Det fremgår av pkkf § 12a at det ved førstegangsgodkjenning av kontrollorgan, teknisk leder og kontrollør skal betales et godkjenningsgebyr. Kravet om gebyr kommer også til anvendelse dersom det, etter at første søknad er behandlet og godkjent, er snakk om utvidelse til flere godkjenninger. Kravet om at det skal betales gebyr ved første gangs godkjenning som teknisk leder eller kontrollør gjelder likevel ikke for de som er tilsatt i kontrollorgan før 1. oktober 2018 og som har gjennomført kontroller før denne dato. Kontrollører registrert på overgangsordning betaler med andre ord ikke gebyr ved godkjenning.

Det skal betales gebyr uavhengig av om søknaden fører frem til godkjenning eller ikke, jf. uttrykket «behandling av søknader» som er brukt i bestemmelsen.

Hva som er å betrakte som førstegangsgodkjenning av et kontrollorgan beror på en konkret vurdering. Dersom f.eks. kontrollorganet får tilbakekalt sin godkjenning for en periode og deretter gis tilbake godkjenningen etter tilbakekallingsperioden, skal det ikke betales nytt gebyr. Virksomheten vil fortsatt



være den samme. Noe annet blir det imidlertid dersom virksomheten avvikles i tilbakekallingsperioden og det etableres ny virksomhet. I slike tilfeller vil det være riktig å kreve nytt godkjenningsgebyr selv om det kan være snakk om etablering i samme lokaler mv.

Det skal betales ett gebyr ved førstegangsgodkjenning av kontrollør, teknisk leder og kontrollorgan. Dette gjelder uavhengig av om man søker om en eller flere godkjenningskategorier. Det avgjørende vil være om det er førstegangsgodkjenning. Senere utvidelser med tilhørende ny saksbehandling generere imidlertid et nytt gebyr.

Gebyr for utvidelse av godkjenning vil utløses i de tilfeller et kontrollorgan, en teknisk leder eller en kontrollør som er gitt godkjenning for eksempel for kontroll av lette kjøretøy på et senere tidspunkt ønsker å utvide godkjenningen til også å dekke tunge kjøretøy.

Det skal ikke kreves gebyr dersom det meldes om endring av kontrollorgan fra høyere til lavere kategori, for eksempel fra kategori 04 til kategori 03. Det som er gebyrpliktig etter pkkf. § 12 a er førstegangsgodkjenning av kontrollorgan og senere utvidelser av eksisterende godkjenning.

Registrering av teknisk leder

I forbindelse med at alle tekniske ledere for kontrollorgan skal ha en egen godkjenning som dette, må vi legge om vårt interne system noe. Dette betyr at alle tekniske ledere og stedfortredere for kontrollorgan må legges inn på nytt. Dette vil vi gjennomføre i løpet av våren. De av dere som er tekniske ledere/stedfortredere og som har gjennomført grunnopplæring som PKK-kontrollør, vil derfor ikke få godkjenningsbevis som teknisk leder før etter denne registreringen. I tillegg kan det være nødvendig for tilsynsseksjonene å ta kontakt med dere for å innhente mer opplysninger i denne prosessen.

Personlig godkjenning som teknisk leder vil fremkomme på www.vegvesen.no/dinside.

Teknisk utstyr

Vi minner om at det i overgangsbestemmelsene er krav om at alle kontrollorgan skal ha kjørebaneløfter eller arbeidsgrav, gasslekkasjetester og OBD-scanner fra **1. januar 2019**. De som ikke har fått på plass slikt utstyr enda må umiddelbart ordne dette for å kunne fortsette med PKK. Dersom dere mener å ha en rimelig begrunnelse for at slikt utstyr ikke er anskaffet/montert, må dere ta kontakt med tilsynsseksjonene for å sjekke ut mulighet for dispensasjon mv.

Videre er det krav om at kontrollorgan godkjent for å kontrollere kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg skal ha spesialtilpasset slitasjetester med bevegelse på langs og på tvers på minst 95 mm og bevegelseshastighet på 5–15 cm/s fra 1. januar 2019. Det er inntil videre gjort følgende unntak fra dette kravet::

- 1) Det er ikke krav til slitasjetester for kontrollorgan som kontrollerer kjøretøy med tillatt totalvekt 3501 kg til 7500 kg (kontrollorgan 01 med spesiell godkjenning for kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt ikke over 7500 kg og som er utstyrt med hydraulisk bremseanlegg, samt kontrollorgan 02).
- 2) Det er ikke et krav at spesialtilpasset slitasjetester for kontrollorgan som kontrollerer kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg (kontrollorgan 03 og kontrollorgan 04) skal oppfylle kravet om bevegelse på langs og på tvers på minst 95 mm og bevegelseshastighet på 5–15 cm/s.



Statens vegvesen

Statens vegvesen vil komme nærmere tilbake til når disse kravene får ikrafttredelse. Vi gjør oppmerksom på at for kontrollorgan 03 og 04 er det et krav om at de har montert slitasjetester fra 1. januar 2019, men det er gjort unntak for bevegelsesmønster og bevegelseshastighet med tanke på de som har fått montert slitasjetester tidligere. For de som monterer eller bytter ut slitasjetester nå, forutsettes det at de monterer slitasjetester i henhold til kravene.

Avslutningsvis

Vi vil minne om at for de kontrollørene som er meldt inn på overgangsordning, er siste frist for å få godkjenning som kontrollør 1. oktober 2021. Selv om dette kan virke som en fjern frist, vil vi gjøre oppmerksom på at de kontrollørene som ikke har **gjennomført** tilpasset opplæring og **levert politiattest** innen denne datoen, vil måtte gjennomføre fullstendig grunnopplæring dersom de skal fortsette som kontrollører. Per nå er det tilstrekkelig opplæringskapasitet for tilpasset opplæring slik at alle vil kunne få gjennomført denne før fristen. Dersom mange velger å vente med opplæringen, kan vi risikere at det ikke er tilstrekkelig opplæringskapasitet for alle disse mot slutten av perioden. Dette kan få de følgene at flere i stedet må gjennomføre den fullstendige grunnopplæring fordi de var for sent ute med påmelding.