



**Nordisk
Vegteknisk
Forbund**



Periodisk kontroll av motorkjøretøy i Norden

Rapport nr 2:2002

Utvalg nr 54 - Kjøretøyer, utforming og egenskaper

Forfatter	Bård Øien og Sigbjørn Eggebø
Tittel	Periodisk kontroll av motorkjøretøy i Norden, desember 2002
Serie	NVF rapporter
Utgivelsessted	Vegdirektoratet, Norge
Trykking	Vegdirektoratet
ISSN	1502-1246

Periodisk kontroll av motorkjøretøy i Norden

En analyse av regelverket for periodisk kontroll av motorkjøretøy i de nordiske land.
Motorkjøretøy M1, N1, ikke over 3500kg totalvekt.

Rapport nr 2:2002
Ad hoc-utvalg: 54C

Forord

Alle de nordiske land har sluttet seg til direktivene fra den Europeiske Union om innbyrdes tilnærmede av medlemsstatenes lovgivning om teknisk kontroll av motorkjøretøy og tilhengere. Disse direktivene er samlet i et felles direktiv 96/96/EF.

Bakgrunnen for at Rådet for den Europeiske Union valgte å utstede et direktiv for kontroll av motorkjøretøyer var et ønske om at transporten på vegene i fellesskapslandene finner sted under best mulige vilkår vedrørende sikkerhet og under like konkurranseforhold for transportørene i medlemslandene.

Den voksende trafikken på vegene i medlemslandene, med økende farenivå og skadevirkninger av vegtrafikken, gjorde at det var behov for en mer systematisk kontroll av kjøretøyparken.

Kontrollmetodene og normene varierte fra land til land og ga forskjeller i sikkerhet og miljøvennlighet på kjøretøyparken, noe som også ga seg utslag i konkurransevilkårene for transportørene i de forskjellige medlemsstatene.

Rådet for den europeiske union så derfor behov for å harmonisere kravene til tilsyn med kjøretøyparken gjennom å fastsette tidsintervaller for teknisk kontroll av kjøretøy og hvilke omfang kontrollene skal ha. Den tekniske kontrollen er fastsatt ved at det i Rådskommisjonsdirektiv 96/96/EF, bilag II er listet opp hvilke tekniske funksjoner/punkter på kjøretøyene som skal kontrolleres.

Noen av punktene er også beskrevet med minimumsnormer og metoder.

Kontroll av kjøretøy som er i bruk bør være relativt enkel, hurtig og billig.

I 1998 ble Rådskommisjonsdirektivet gjort gjeldende for personbiler i alle de nordiske land. Etter at det ble innført har det kommet en rekke henvendelser om hvorfor ikke utførte kontroller også kan gjelde over landegrensene.

For å vurdere hvilke tekniske hindringer det skulle være for å kunne godkjenne kontroller utført i et annet nordisk land har utvalg 54 - kjøretøy, utforming og egenskaper, nedsatt en arbeidsgruppe for å gjennomføre en analyse av kontrollordningen for personbiler i de nordiske land.

Følgende medlemmer av utvalg 54 har vært med i arbeidsgruppen:

Andreas Roost, Danmark

Karl Ragnars, Island,

Sigbjørn Eggebø, Norge

Kjell Hasselgren, Norge

Birger Karlson, Norge

Tore Lillemork, Norge

Ove Danerlöv, Sverige

Lars Carlhäll, Sverige

For å forenkle analysearbeidet har arbeidsgruppen valgt å ikke vurdere kontrollordningen for tunge motorkjøretøy og tilhengere, da denne kjøretøykontrollen er av mer omfattende karakter og bør behandles i en egen rapport

Et nytt utvalg 54 er oppnevnt fra og med år 2000. Under arbeidet med slutføring av denne rapporten, har det nye utvalget begynt å se på problemer omkring bremsek kontroll på tunge kjøretøy. Utvalget vil arbeide for å legge grunnlag for eventuell sertifisering av kontrollører, felles produktkrav til bremsemålingsutstyr, felles metoder for beregning av bremsevirkning mv. Dette kan danne grunnlag for debatt om gjensidig aksept av kontrollbevis også for tunge kjøretøy.

Alkusanat

Pohjoismaat noudattavat moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastukseen liittyvässä tarkastuksessa EU:n jäsenvaltioiden neuvoston lainsäädännön lähentämisestä antamaa direktiiviä 96/96/EY, jonka liitteessä II on mainittu katsastuksen tarkastuskohteet.

Taustaa;

Euroopan Unionin neuvoston mukaan yhteisön tieliikenteen pitää sujua sekä turvallisuuden että jäsenvaltiossa toimivien liikenteenharjoittajien kilpailuedellytysten kannalta mahdollisimman edullisissa olosuhteissa.

Liikenteen kasvusta aiheutuu vaarojen, haittojen ja vakavien turvallisuusongelmien lisääntymistä kaikissa jäsenvaltioissa.

Katsastusmenetelmät poikkeavat vieläkin toisistaan eri jäsenvaltioissa, mikä heikentää jäsenvaltiossa liikkuvien katsastettujen ajoneuvojen turvallisuus- ja ympäristöstandardien vastaavuutta ja mikä voi häiritä eri jäsenmaiden liikenteenharjoittajien keskinäisiä kilpailuedellytyksiä.

Euroopan Unionin neuvosto katsoi edellä sanotun johdosta tarpeelliseksi yhdenmukaistaa vuosikatsastusten toistumistiheyttä ja myös yhdenmukaistaa ajoneuvoissa tarkastettavaksi määrättyjä kohteita. Nämä tarkastuskohteet on määrätty direktiivin 96/96/EY liitteessä II. Eräissä tapauksissa ajoneuvon vuosikatsastuksen kohteiden tarkastukseen on myös määrätty itse tarkastusmenetelmä ja ao. kohteelle sen arvosteluperusteet.

Vuosikatsastusten on oltava suhteellisen helppoja, nopeita ja edullisia.

Kaikki Pohjoismaat mukauttivat edellä sanotun katsastusdirektiivin lainsäädäntöönsä vuoden 1998 kuluessa – ainakin henkilöautojen katsastukseen liittyen. Tämän jälkeen on ollut esillä ajatus vuosikatsastuksen suorittamisesta ja hyväksymisestä toisessa Pohjoismaassa rekisteröidylle ajoneuvolle.

Sen selvittämiseksi, onko olemassa todellisia esteitä jossakin toisessa Pohjoismaassa rekisteröiden ajoneuvon vuosikatsastuksen suorittamiseksi, perustettiin asianomaisen PTL 54- jaoston toimesta työryhmä laatimaan yhteenvetoa henkilöautojen vuosikatsastuskäytännöstä Pohjoismaissa.

Seuraavat jäsenet PTL:n jaostosta 54 valittiin työryhmään;

Andreas Roost, Tanska

Karl Ragnars, Islanti

Sigbjorn Eggebo, Norja

Kjell Hasselgren, Norja

Birger Karlson, Norja

Tore Lillemork, Norja

Ove Danerlöv, Ruotsi

Lars Carlhäll, Ruotsi

Työn helpottamiseksi rajattiin katsastuksen kannalta monimutkaisemmat raskaat ajoneuvot ja perävaunut tehtävän ulkopuolelle. Ne tultaneen käsittelemään erillisessä raportissa.

Tämän henkilöautoja koskevan raportin viimeistelyvaiheessa on nimittäin todettu olevan erityisiä ongelmia esim. raskaan kaluston jarrujen tarkastuksessa. Jaoston mielestä mahdolliselle jarrutarkastusten sertifiointille, laitevaatimuksille, menetelmille ja mm. jarrutusuhteiden laskennalle olisi asetettava yhtäläiset perusteet. Nämä seikat luovat perustan keskustelulle vastavuoroisesta raskaiden ajoneuvojen pohjoismaisesta vuosikatsastuksen kelpuutuksesta.

Preface

All the Nordic countries have adopted the directives from the European Union concerning the technical progress on the approximation of the laws of the Member States relating to roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers. The directives are consolidated in directive 96/96/EC.

The background for the Council of the European Union to issue a directive for inspection of motor vehicles comes from the ambition that the transport on roads in the member states should perform under the best road safety conditions. The conditions for competition between the transport operators in the member states should also be the same.

The increasing traffic on roads in the member states with increasing hazardous and injuries related to the road traffic creates a need for a more systematic inspection of the vehicle fleet.

The inspection methods and standards vary from country to country and create differences in the safety and environmental level on the vehicle fleet, which leads to different conditions of competition for transportation in different member states.

The Council of the European Union realised the need to harmonise the standard of supervision of the vehicle fleet by establishing the periodicity for the technical inspection of vehicles and which range the inspection should have. The technical inspection was decided in directive 96/96/EC, and appendix II contains a list of the technical items to be inspected. For some of the items the reasons for rejection and the inspection methods are given.

The inspection of the vehicles in operation should be relative simple to carry out, not take too long time and the cost should be reasonable.

The directive was applied to all cars in the Nordic countries in 1998. After the implementation, a number of inquiries were made about why the inspection could not be valid over the country borders.

To estimate the technical obstacles for accepting inspections carried out in another Nordic country, the NVF "Committee 54 - Vehicles, Design and Function" has set up a working group in order to analyse the inspection procedures in the Nordic countries.

The following members from the Committee 54 have participated in the working group:

Andreas Roost, Denmark
 Karl Ragnars, Island
 Sigbjørn Eggebø, Norway
 Kjell Hasselgren, Norway
 Birger Karlsson, Norway
 Tore Lillemork, Norway
 Ove Danerlöv, Sweden
 Lars Carlhäll, Sweden

In order to simplify the analyse work the working group has decided not to evaluate the inspection procedure for heavy vehicles and their trailers, as this inspection procedure is of a more extensive character and should be dealt with in a separate report.

A new NVF Committee 54 is selected from year 2000. During the work with completing this report, the new committee starts to look at the problems concerning the inspection of brakes on heavy vehicles. The Committee wants to look for a base for eventually certifying of brake inspections, common specification for brake testing equipment, common methods for calculation of brake efficiency, etc. This can create a base for discussion about mutual acceptance of inspection reports, also on heavy vehicles, in the Nordic countries.

Innholdsfortegnelse

Forord	3
Alkusanat	4
Preface	5
Sammendrag	7
Yhteenveto	7
Summary	8
1. Regler for kontroll av motorkjøretøy i de nordiske land	9
1.1. Nasjonale bestemmelser	9
1.1.1. Danmark	9
1.1.2. Finland	9
1.1.3. Færøyene	9
1.1.4. Island	10
1.1.5. Norge	10
1.1.6. Sverige	10
1.2. Kjøretøytyper	10
1.3. Tidsintervall	11
1.4. Kontrollorgan	11
1.4.1. Danmark	11
1.4.2. Finland	12
1.4.3. Færøyene	12
1.4.4. Island	12
1.4.5. Norge	12
1.4.6. Sverige	13
1.5. Pris for kontroll	13
2. Praktisk gjennomføring av kjøretøykontrollen	14
2.1. Fremstille kjøretøy for kontroll	14
2.1.1. Danmark	14
2.1.2. Finland	14
2.1.3. Færøyene	14
2.1.4. Island	15
2.1.5. Norge	15
2.1.6. Sverige	15
3. Antall kontroller pr. år	16
4. Vurdering av feil og mangler	16
5. Feil og mangler på kjøretøy	17
Vedlegg: Vurdering av avvik i utførelse av teknisk kontroll av motorkjøretøy i de nordiske land i forhold til rådsdirektiv 96/96 EF	

Sammendrag

Rapporten gir en oversikt over de regler og bestemmelser som gjelder for teknisk kontroll av motorkjøretøy, M1 N1, inntil 3500 kg, i de nordiske land. Analysen som er gjort viser at selv om reglene for kjøretøykontroll kan være noe forskjellig landene i mellom, så er utførelsen av kjøretøykontrollen klart innenfor de rammer som er trukket opp av Rådet for den Europeiske Union.

De største forskjellene finner vi ikke på de tekniske vurderingene av kjøretøyene, men mer på de administrative regler rundt kontrollordningen, så som kontrollhyppighet, frister for fremstilling til kontroll m m. Som eksempel kan nevnes at i Norge, Danmark og Færøyene blir en personbil kontrollert første gang etter 4 år og deretter hvert annet år, mens i Finland, Sverige og på Island er første gangs kontroll etter 3 år og etter 5 år en årlig kontroll.

Analysen viser at den praktiske vurdering av motorkjøretøyenes tekniske tilstand utføres på en slik måte at vurderingsresultatet blir meget likt. Feil eller mangler som blir påpekt i et av landene vil med få unntak også bli påpekt i de øvrige Nordiske land.

Under arbeidet med slutføring av rapporten er det vurdert praktiske forhold ved kontroll i et annet Nordisk land. Der er bl.a. forskjell i bilavgifter, krav til å medbringe dokument i bilen og nasjonale tekniske krav for visse kjøretøy. Imidlertid er den overordnede målsetting med kjøretøykontrollen trafiksikre kjøretøy og mest mulig miljøvennlige kjøretøy. Kontrollmetodene er så like at det ikke vil være nevneverdige forskjeller i sikkerhet og miljøvennlighet på kjøretøyparken. En gjensidig godkjenning av kontroller utført i de Nordiske land vil etter utvalgets mening derfor ikke redusere sikkerheten på kjøretøyene eller endre på konkurranseforholdet mellom transportørene. Praktiske forhold kan og må reguleres av de enkelte lands myndigheter.

Utvalget vil derfor anbefale at de Nordiske land legger forholdene til rette for at kjøretøykontroll utført i annet Nordisk land kan sidestilles med de nasjonale kjøretøykontroller.

Yhteenveto

Työryhmän raportti antaa yleiskäsityksen niistä säännöistä ja määräyksistä, jotka koskevat moottoriajoneuvojen, M1 N1, vuosikatsastusta Pohjoismaissa. Vaikka ajoneuvojen katsastusta koskevat lait ja asetukset voivatkin poiketa hieman eri maiden kesken, on toisaalta itse varsinainen vuosikatsastuksen suoritus ja sisältö hyvin harmoniassa katsastusdirektiivin 96/96/EY liitteen II vaatimusten kanssa.

Suurimmat erot eivät ole ajoneuvojen teknisen kunnon määrittämisessä, vaan pikemminkin hallinnollisissa vaatimuksissa kuten mm. henkilöautojen ensimmäisen ja sitä järjestyksessä seuraavan toisen katsastusvuoden sekä tarkan katsastuspäivämäärän määräytymisessä. Esimerkiksi Norjassa, Tanskassa ja Färösaarilla on henkilöauto esitettävä ensimmäisen kerran vuosikatsastukseen 4 vuoden kuluttua käyttöönotosta ja sitten joka toinen vuosi, mutta taas Suomessa, Ruotsissa ja Islannissa vaaditaan ensimmäinen vuosikatsastus jo 3 vuoden kuluttua käyttöönotosta. Toisen kerran näissä maissa on yksityiskäyttöinen henkilöauto esitettävä katsastukseen 5 vuoden kuluttua käyttöönotosta ja sen jälkeen vuosittain.

Työryhmä on todennut, että moottoriajoneuvojen teknisen kunnon määrittäminen suoritetaan yhtäläisesti ja että tällöin myös lopputulos on varsin yhtenevä. Viat ja puutteet, jotka on todettu jossain Pohjoismaissa, havaitaan, mitataan ja arvostellaan lähes poikkeuksetta vastaavalla tavalla toisessakin maassa.

Työryhmä katsoo, että on ensiarvoisen tärkeätä tietää toisessa Pohjoismaassa suoritettuun katsastukseen liittyvistä käytännön olosuhteista. Eroja näissä on mm. maksuissa, autossa mukana pidettäväksi

vaadittavissa asiakirjoissa ja eräiden ajoneuvoluokkien teknisissä vaatimuksissa. Kuitenkin ajoneuvojen katsastuksen tärkein tavoite on liikenneturvallisuuden lisääminen ja liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen. Pohjoismaissa katsastuksen tarkastusmenetelmät ovat niin yhtäläiset, että tältä osin mainittavia eroja turvallisuudessa ja liikenteen ympäristökysymyksissä ei ole. Jaoston käsityksen mukaan eri Pohjoismaiden kesken vastavuoroinen ajoneuvon katsastustarkastuksen kelpuutus ei heikentäisi liikenneturvallisuutta eikä liikenteenharjoittajien kilpailuolosuhteita. Käytännön toimenpiteet hoidettaisiin kunkin maan viranomaisten toimesta.

Jaosto suosittelee, että Pohjoismaat luovat keskinäisen valmiuden toisessa Pohjoismaassa suoritettun vuosikatsastuksen rinnastamiseksi ajoneuville normaalisti omassa rekisteröintimaassa suoritettuun vuosikatsastukseen.

Summary

The report gives an overview of the current rules and regulations for technical inspection of motor vehicles, M1 N1, in the Nordic countries. The analysis shows that even if there are some differences in rules and regulations between the countries, the inspection procedures themselves are well within the framework of the European Directive 77/143 EEC, as amended by 96/96 EC.

The biggest differences are not found in the technical assessment of the vehicles, but rather in the administrative rules around the inspections, such as the periodicity, the time lapse before the first periodic inspection etc. In Norway, Denmark and the Faeroe Islands for example, a passenger car is inspected for the first time after four years, and thereafter every second year, while in Sweden, Finland and Iceland the first inspection takes place after three years, next after another two years, and thereafter annually.

The analysis shows that the practical examination and assessment of the technical condition of the vehicles is carried out in such a manner that the inspection results are very similar. With few exceptions defects that are recorded in one country will also be recorded in the other Nordic countries.

In the process of finalising the report we have evaluated the practical circumstances if inspection should be carried out in another Nordic country. Among others there are differences in inspection fees, what documents to bring to the inspection, and also different National requirements for some vehicles. However, the overall objective of the inspections is to keep the vehicles in good condition as regards road safety and environmental aspects. The inspection methods are so similar that there will be no differences worth mentioning in the safety and emission standards of the vehicle fleets. In the view of the committee, mutual acceptance of inspections carried out in the Nordic countries will not reduce the roadworthiness of the vehicles or influence the competition between the transporters. Practical circumstances can and should be regulated by the authorities in the respective countries.

The committee therefore recommends that the Nordic countries bring the circumstances in line so that a vehicle inspection carried out in another Nordic country can be accepted as a National inspection.

1. Regler for periodisk kontroll av motorkjøretøy i de nordiske land

Fra 1. januar 1998 innførte alle de nordiske land obligatorisk teknisk kontroll av personbiler i henhold til EUs Rådskonklusjon 96/96/EF. Dette var den siste gruppen biler EU innførte obligatorisk kjøretøykontroll på.

Innføringen har skjedd ved at det er utarbeidet nasjonale forskrifter og bestemmelser for kontroll av kjøretøy, og hvor direktivets bestemmelser er innarbeidet.

I vedlegg II til Rådskonklusjon 96/96/EF er de obligatoriske kontrollpunktene listet opp uten nærmere retningslinjer for kontrollmetoder eller godkjenningskrav, med unntak av kontrollpunkt 1, bremses og kontrollpunkt 8, avgass. Rådskonklusjonen må derfor betraktes som et overordnet dokument som så hvert medlemsland supplerer i form av egne forskrifter nødvendige kontrollprosedyrer og -krav.

Analysen som er gjort er derfor en sammenligning av de nasjonale bestemmelsene for kontroll av kjøretøy i de nordiske land.

Merk!

På de steder der innholdet i Rådskonklusjon 96/96/EF er direkte gjengitt, fremkommer dette med kursiv skrift. Det er brukt den danske oversettelsen av direktivet.

1.1 Nasjonale bestemmelser

Oversikt over dokumenter, regler og forskrifter som gjelder for kontroll av motorkjøretøy i det enkelte land.

1.1.1 Danmark

Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 916 af 8. december 1997 om registrering og syn af køretøjer mv. Vejledning for Statens Bilinspektion, udgivet af Færdselsstyrelsen

1.1.2 Finland

Förordning om besiktning av fordon av 30. desember 1992

Förordning om endring av förörningen om besiktning av fordon av 18. desember 1995.

Förordning om endring av 24§ förörningen om besiktning av fordon av 5. desember 1996.

Förordning om endring av förörningen om besiktning av fordon av 11. juli 1997.

Förordning om endring av förörningen om besiktning av fordon av 25. september 1998.

Förordning om endring av förörningen om besiktning av fordon av 12. februari 1999.

1.1.3 Færøyene

Bekendtgørelse nr. 34 av 14-04-1983, som senest endret med bekendtgørelse nr. 9 av 15-02-1996 om registrering og syn af motorkøretøjer.

Detailforskrifter for køretøjer 2000 (Færdselsstyrelsen)

1.1.4 Island

Förordning om besiktning av fordon nr 378/1998 av 6.juli 1998
 Förordning om endring av förordningen om besiktning av fordon nr 779/1998 av 1.jan. 1999.
 Förordning om endring av förordningen om besiktning av fordon nr 917/1999 av 1.jan. 2000.
 Förordning om akkrediteret uavhengigt besiktningsorgan nr 346/1993 av 20. aug. 1993
 Förordning om Registreringskontoret nr 79/1997 av 4. febr. 1997
 Förordning om endring av förordningen om Registreringskontoret nr 542/1998 av 4. sept. 1998.

1.1.5 Norge

Forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy nr 1302 av 12.desember 1997
 Forskrift om gjennomføring av periodisk kontroll av kjøretøy (kontrollveiledning) nr 1488 av 15.desember 1997
 Forskrift om krav til kontrollorgan for periodisk kontroll av kjøretøy nr 1489 av 15.desember 1997.

1.1.6 Sverige

Fordonskungörelsen (1972:595)
 Terängtrafikkungörelsen (1972:594)
 Vägverkets föreskrifter (VVFS 2000:101)

1.2 Kjøretøytyper

Analysen er gjort for motorkjøretøy ikke over 3500kg. I rådsdirektiv 96/96/EF er disse definert i følgende kategorier:

Kategori 4: *Hyrevogne, ambulancer*

Kategori 5: *N1 - Motorkøretøier med mindst fire hjul, der normalt anvendes til vejgodstransport, med en tilladt totalvægt på højst 3500 kg, med undtagelse af landbrugstraktorer og arbejdsredskaber.*

Kategori 6: *M1 - Motorkøretøier med mindst fire hjul, der anvendes til personbefordring med højest otte siddepladser foruden førerens.*

1.3 Tidsintervall

Tidsintervallene mellom kontrollene av kjøretøy er i rådsdirektiv 96/96/EF definert slik:

Kategori 4: *Et år etter første ibrugtagning, derefter årligt.*

Kategori 5: *Fire år etter første ibrugtagning, derefter hvert andet år.*

Kategori 6: *Fire år etter første ibrugtagning, derefter hvert andet år.*

Tidsintervallene er et minimum, medlemslandene kan bestemme kortere intervall mellom kontrollene.

Tabellen under viser hvor ofte kontrollene blir gjennomført i de nordiske land.

Kjøretøytype	Rådsdirektiv 96/96/EF	Danmark	Island	Finland	Færøyene	Norge	Sverige
Kategori 4	1 år – 1 år	1 år – 1 år	1 år – 1 år	1 år – 1 år	1 år – 1 år	1 år – 1 år	1 år – 1 år
Kategori 5	4 år – 2 år	4 år – 2 år	3 år – 2 år – 1 år	3 år – 1 år	4 år – 1 år	4 år – 2 år	3 år – 2 år – 1 år
Kategori 6	4 år – 2 år	4 år – 2 år	3 år – 2 år – 1 år	3 år – 2 år - 1 år	4 år – 1 år	4 år – 2 år	3 år – 2 år – 1 år

Forklaring til tabellen: 4 år - 2 år betyr at bilen skal til kontroll første gang etter 4 år, deretter hver annet år.

3 år - 2 år - 1 år betyr første gangs kontroll etter 3 år, neste kontroll etter 2 år og deretter hvert år.

Intervallforskjeller

Island, Finland og Sverige har kortere intervaller enn minimumskravet. Dette kan ha betydning for hvilke tekniske krav som settes til for eksempel slitasje eller rustskader, ved at kjøretøy som har kortere intervaller mellom kontrollene, forringes (slites) mindre mellom hver kontroll.

1.4 Kontrollorgan

I rådsdirektiv 96/96/EF er det i artikkel 2 bestemt hvem som kan utføre kjøretøykontroll:

Den tekniske kontrol i henhold til dette direktiv skal udøves af staten, af offentlige særligt udpegede organisationer, eller af de organer eller virksomheder, der er udpeget af staten, herunder også behørigt autoriserede private organer, som virket under dens direkte tilsyn. Medlemsstaterne skal sikre, at kontrollen er objektiv og af høj kvalitet; dette gælder især, når der er tale om tekniske kontrolcentre, der samtidig virker som autoværksteder.

1.4.1 Danmark

Statens Bilinspektion foretar kjøretøytekniske undersøkelser, herunder periodisk kontroll av kjøretøyer, samt yter bistand ved andre myndigheters behandling av ferdssaker.

Trafikministeren fastsetter bestemmelser om Statens Bilinspektionens virksomhet.

Færdselsstyrelsen utsteder typegodkjennelser av kjøretøy og fører tilsyn med Bilinspektionens virksomhet i relasjon til de overordnede regler om kontroll av kjøretøy, og fungerer som klageinstans for avgjørelser truffet af Bilinspektionen og Centralregisteret.

1.4.2 Finland

Fordonsförvaltningscentralen er den myndighet som gir tillatelse under visse vilkår til kontroll av kjøretøy, og som også regelmessig overvåker kontrollvirksomheten i Finland mellom de ulike konkurrenter. Det har vært fri konkurranse innen bransjen fra midten av 1990-årene. Det største kontrollorganet er Finlands Bilbesiktning Ab, som har ca 130 besiktningstasjoner på forskjellige steder. Firmaet eies 100 % av staten. Tilsammen finnes det nærmere 200 besiktningstasjoner i hele landet med et personale på over 900 kontrollører. Kjøretøyparken består av ca 2,1 millioner personbiler og 0,35 millioner andre biler.

Kontrollorganene skal være helt uavhengig av bilsalg og bilreparasjoner, samt uavhengig av transportforetak.

1.4.3 Færøyene

Kontrollen utføres av Bileftirlit Føroya (Færøyenes Bilinspektion), som er et statlig organ, og er av Regjeringen bemyndiget til å foreta kjøretøykontroll. Bileftirlit Føroya rapporterer til Vinnumálastýrið (Erhvervsstyrelsen) og har 6 prøvestasjoner geografisk spredt på Færøyene.

Bileftirlit Føroya har autorisert 6 kjøretøyverksteder til å foretage etterkontroll og kan på bakgrunn av innrapportering fra disse verkstedene godkjenne kjøretøy etter reparasjon.

1.4.4 Island

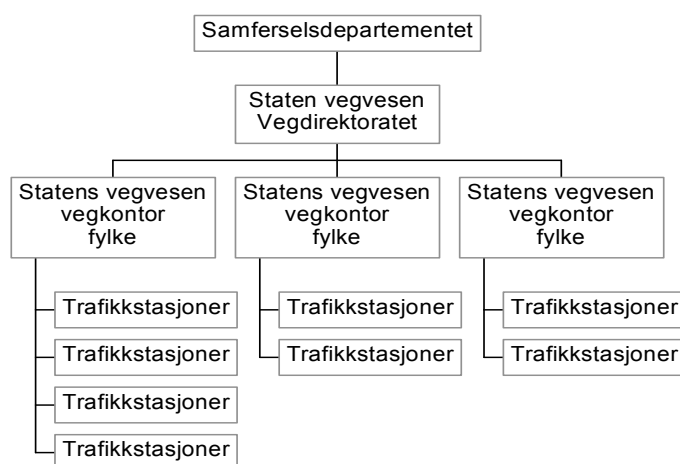
Kontrollen utføres av private kontrollorgan som er akkreditert ifølge EN 45.004 og særskilt godkjent for det. Godkjent kontrollorgan er uavhengig og må ikke utføre reparasjoner. Etterkontroll kan utføres av godkjente bilverksteder.

Registreringskontoret fører inn hver enkelt besiktning i en database på bakgrunn av innrapporterte resultater fra kontrollorganene. Registreringskontoret har også ansvar for tilsyn med de private kontrollorganene.

1.4.5 Norge

Kontrollen utføres av Statens vegvesen eller private kontrollorgan som er særskilt godkjent for det. Godkjente kontrollorgan kan vær godkjente bilverksteder eller teststasjoner så som NAF-teststasjoner (Norges Automobil Forbund er en medlemsorganisasjon for bileiere).

Staten vegvesen godkjenner kjøretøyene på bakgrunn av innrapporterte resultater fra kontrollorganene. Statens vegvesen har også ansvar for tilsyn med de private kontrollorganene.



Samferdselsdepartementet har det overordene ansvar for kjøretøykontroll i Norge. Vegdirektoratet er Statens vegvesens øverste organ og styrer virksomheten gjennom 19 vegkontor (et i hvert fylke). Tilsammen har Vegvesenet 78 trafikkstasjoner som utfører ca 11% av kjøretøykontrollene. Det er

godkjent ca 2300 private kontrollorgan (bilverksteder) som utfører 80% av kontrollene, og NAF har 55 teststasjoner som utfører 9%.

1.4.6 Sverige

AB Svensk Bilprovning er oppnevnt av Regjeringen til å utføre obligatorisk kjøretøykontroll på alle kjøretøy, untatt traktorer.

AB Svensk Bilprovning er et aksjeselskap, der staten eier 52 % av aksjene. Øvrige aksjeeiere er motororganisasjoner, organisasjoner innen den yrkesmessige biltrafikken, forsikringsselskap og Motorbranschens Riksförbund.

Bilprovningen er organisert i 21 distrikt med til sammen 175 besiktningsstasjoner. Totalt har Bilprovningen ca 630 inspeksjonsbaner, hvorav ca 180 for tunge kjøretøy. Hvert distriktet ledes av en sjef som har totalansvar for virksomheten i distriktet, mens plasssjefen har det operative ansvaret på besiktningsstasjonen.

Antall ansatte er ca 2.300 personer, de fleste besiktningsmenn och besiktningsingeniører, hvorav ca 120 personer er i den sentrale ledelse/service på hovedkontoret.

Etterkontroll kan utføres av akkreditert verksted for egne reparasjoner

1.5 Pris for kontroll

Tabellen under viser pris for kontroll av kjøretøy med totalvekt ikke over 3500kg. Beløpene er oppgitt i nasjonens valuta og for sammenligning i Euro. Gjelder pr. år 2000, valutakurs pr. 2. nov 2001.

Kontrolltype	Danmark	Island ¹	Finland ¹	Færøyene	Norge ²	Sverige
Vanlig kontroll	€ 50 DKK 370	€ 32 ISK 3000	€ 24 FIM 140	€ 34 DKK 250	€ 46 NOK 370	€ 24 SEK 230
Etterkontroll	€ 31 DKK 230	€ 11 ISK 1000	€ 12 FIM 70	€ 13 DKK 100	€ 21 NOK 170	€ 16 SEK150

1) Prisen er gjennomsnittlig. Kontroll utføres av private kontrollorgan som selv bestemmer prisen. Finland tillegg i pris for avgassmåling.

2) I Norge gjelder den oppgitte kontrollpris bare for kontroller utført ved Statens vegvesen sine trafikkstasjoner. Tillegg i pris for avgass og støymåling. For kontroller utført av private kontrollorgan, bestemmer kontrollorganet selv prisen under fri konkurranse.

2. Praktisk gjennomføring av kjøretøykontrollen

2.1 Fremstille kjøretøy for kontroll

Kjøretøyeierne har ansvar for å fremstille kjøretøy til kontroll innenfor en viss tidsperiode i kontrollåret. Den praktiske hånderingen av dette varierer landene i mellom.

2.1.1 Danmark

Statens Bilinspektion sender innkalling til kjøretøys eier (bruker) om når kjøretøyet skal fremstilles for kontroll. Innkallingen inneholder forslag til fremstillingssted og tidspunkt (forbooking) samt opplysning om det seneste tidspunkt kjøretøyet kan fremstilles. Innkallingen sendes ut ca. 8 uker før kontrollfristen. Når på året kjøretøyet skal fremstilles styres av dato (måned) for første gangs registrering, men Bilinspektionen kan av hensyn til kapasiteten endre fremstillingstidspunktet fra 2 måneder før til 3 måneder etter denne måned. (i år 2000 6 måneder).

Periodisk kontroll av personbiler startet i Danmark 1. januar 1998, hvor kjøretøy med lik årgang innkalles i like år og kjøretøy med ulike årgang innkalles i ulike år.

2.1.2 Finland

Lette kjøretøy skal framstilles for besiktning første gang senest 3 år regnet fra dato kjøretøyet første gang tas i bruk. Kjøretøyet kan framstilles på forskudd, men ikke mer enn 4 måneder før første bruksdato.

Privat personbil har deretter ett fritt år, og må deretter framstilles for besiktning fem år regnet fra første bruksdato. Deretter skal bilen besiktes årlig.

Som et alternativ sendes det automatisk ut en innkalling til bileieren i god tid innen bilen skal framstilles til kontroll. Ikke alle kontrollorgan har denne service.

Besiktningstidspunkt kan også bestemmes ut fra siste siffer i kjennemerket, dersom det ikke finnes korrekt bruksdato i registreringsdokumentene.

2.1.3 Færøyene

Kjøretøyene fremstilles første gang i det fjerde kalenderåret etter registreringsåret. Deretter blir kjøretøyene tilsagt årlig til kontroll. Bileier blir tilskrevet med 2-3 ukers frist om å møte til kontroll med kjøretøyet på et på forhånd fastlagt tidspunkt, og til det sted i landet hvor vedkommende bor.

Kjøretøyeier kan be om utsettelse en gang. Manglende kontroll medfører at kjøretøyet nummerplater blir fjernet.

2.1.4 Island

Kjøretøyet fremstilles første gang i det tredje kalenderåret etter registreringsåret, dernest i det femte år og så hvert år. Bileier bærer selv ansvar før kontrollmåneden og kjøretøyet skal være godkjent innen 2 måneder etter kontrollmåneden.

Kontrollmåned fremkommer på bakgrunn av siste siffer i kjennemerke i henhold til tabellen under:

Kjennemerke med siste siffer:

1	Kontrollmåned Januar
2	Kontrollmåned februar
3	Kontrollmåned mars
4	Kontrollmåned april
5	Kontrollmåned mai
6	Kontrollmåned juni
7	Kontrollmåned november
8	Kontrollmåned august
9	Kontrollmåned september
0	Kontrollmåned oktober

2.1.5 Norge

Kjøretøyet fremstilles første gang i det fjerde kalenderåret etter registreringsåret. Bileier blir tilskrevet om dette 4 måneder før kontrollmåneden og kjøretøyet skal være godkjent innen kontrollmåneden.

Kontrollmåned fremkommer på bakgrunn av siste siffer i kjennemerke i henhold til tabellen under:

Kjennemerke med siste siffer:

1	Kontrollmåned Januar
2	Kontrollmåned februar
3	Kontrollmåned mars
4	Kontrollmåned april
5	Kontrollmåned mai
6	Kontrollmåned juni
7	Kontrollmåned november
8	Kontrollmåned august
9	Kontrollmåned september
0	Kontrollmåned oktober

2.1.6 Sverige

I god tid før kontrollfristen utløper får kjøretøyeieren innkalling om at kjøretøyet skal til kontroll. Innkallingen inneholder blant annet forslag til aktuelt kontrollsted. Bestilling av time gjøres hos et sentralt call-center, men kan også gjøres overer internett.

3. Antall kontroller pr år

Antall kontroller av motorkjøretøy ikke over 3500kg i 2000

Kontrolltype	Danmark	Island	Finland	Færøyene	Norge	Sverige
Vanlig kontroll	803.500	102.000	1.834.000	9.081	792.147	3.162.245
Etterkontroll	169.000	21.300	442.000	3.400	359.876	1.587.839

4. Vurdering av feil og mangler

Kjøretøykontroll gjennomføres ved at det foretas en vurdering av alle de kontrollpunkter som er bestemt gjennom de nasjonale bestemmelsene og som er aktuelle for kjøretøyet. For vurdering av kontrollpunktene brukes det en tallskala.

Vurdering	Danmark ¹	Island	Finland	Færøyene	Norge	Sverige
Feil uten betydning for godkjenning	1	1	1	1	1	
Feil som må rettes før godkjenning	2	2	2	2	2	2
Nektet videre bruk	3	3	3	3	3	3
Punktet ikke mulig å kontrollere	Anvendes ikke	4	Anvendes ikke	Anvendes ikke	4	Anvendes ikke
Ny fremstilling uten betaling	X	Anvendes ikke	Anvendes ikke	Anvendes ikke	Anvendes ikke	Anvendes ikke
Feil med vilkår	Anvendes ikke	2X	Anvendes ikke	Anvendes ikke	Anvendes ikke	2X

1) DK: Feil som anføres på synsrapporten, er feil som medfører at kjøretøyet ikke er lovlig. Synsresultat 1, 2 eller 3 betyr at kjøretøyet ikke er lovlig. Koderne anvendes ikke på synsrapporten. Synsresultatet skrives i tekstform.

NVF
c/o Vejdirektoratet
Postboks 1569
DK-1020 KØBENHAVN
Danmark
Telefon +45 33 93 33 38
Telefax +45 33 32 98 30
E-mail: cjh@vd.dk

NVF
c/o Vägverket
Postboks 33
SF-00521 HELSINGFORS
Finland
Telefon +358 204 44 2575
Telefax +358 204 44 2471
E-mail: par-hakan.appel@tieh.si

NVF
c/o Landsverkftødingurin
Box 78
FR-110 TORSHAVN
Færøylene
Telefon +298 11 333
Telefax +298 14 986
E-mail: lv@lv.fo

NVF
c/o Vejdirektoratet
Borgartun 7
IS-105 REYKJAVIK
Island
Telefon +354 563 1400
Telefax +354 562 2332
E-mail: rj@vegag.is

NVF
c/o Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
N-0033 OSLO
Norge
Telefon +47 22 07 36 21
Telefax +47 22 07 34 92
E-mail: bibliotek@vegdir.vegvesen.no

NVF
c/o Vägverket, Butiken
S-781 87 BORLÄNGE
Sverige
Telefon +46 243 755 00
Telefax +46 243 755 50
E-mail: vagverket.butiken@vv.se

Alle rapporter kan bestilles fra respektive lands sekretariat.
Bestill via telefon, telefax eller pr. post.
