

Firma JAS Rådgivning og utredning & Finn Abrahamsen Consulting AS	
Sted og dato STED, Asker 26. februar 2013	
Rapportskriver Jan-Arnt Skjolde – privat etterforsker	
Oppdragets art Utredning Vegdirektoratet / Statens Vegvesen	
Oppdragsgiver Nomeland Anlegg AS m/fl.	

SAKSRAPPORT

Bakgrunn for saken

Forholdet er at det gjennom flere år er dokumentert å være manglende kvalitetssikring av bremseruleprøvere for kontroll av bremses på tilhengere og trekkvogner på tunge kjøretøy. Dette kan i verste fall gi redusert trafikk- og rettssikkerhet hvorpå bileier påføres unødige kostnader, og risiko for at bilfører dømmes for uaktsomt drap på feil grunnlag.

Det er ved kontroll hos SVV, bilverksteder og ved spesifikke undersøkelser, oppdaget at flere kjøretøy som har fått registrert for lav bremsekraft på bremseruleprøvere, har blitt ulovlig ombygd ved godkjente verksteder for å tilfredsstillere kravene. Dette blir gjort ved at størrelsen på bremseanlegget er økt ved montering av større bremseklokker og forsterkede bremses.

Denne endringen er ikke lovlig uten særlig samtykke fra fabrikant, og bremsetester på vei viser at i de fleste tilfellene blir spesielt tilhengeren direkte trafikkfarlig. Tilhengerfabrikanter forbyr slike endringer.

Dette tema er for Vegdirektoratet og Statens Vegvesen erkjent som det mest kompliserte og uavklarte faglige området innen kontrollvirksomheten på tunge kjøretøy. Samtidig dett et område som kan gi de mest tenkelige negative utslag ved manglende fokus på kvalitet og kunnskap.

I tillegg har en ansatt i Statens Vegvesen utviklet et nytt kontrollverktøy som kan avdekke de alvorlige og mangeårige avvikene som bremseruleprøverne gir. På tross at patentet ble positivt mottatt av Vegdirektoratet, ble det ikke godkjent. Det blir videre hevdet at patentet ble forsøkt stjålet av hans kollegaer i Statens Vegvesen for videreutvikling i samarbeid med Høgskolen i Sør-Trøndelag og Universitetet i Agder.

Det blir videre antydnet at en tidligere ansatt i Vegdirektoratet har angivelig påvirket til at verktøyet ikke skulle anvendes eller godkjennes. I sin rolle i VD, og før han sluttet i desember 2010, skal vedkommende angivelig samtidig ha tilrettelagt for et nært samarbeid med blant annet leverandører av bremserulleprøvere.

Oppdragsgivere

Oppdragsgivere er lastebileiere og entreprenører, som medlemmer av Maskinentrepenørenes Forbund og Norsk Lastebileier Forbund.

Koordinator for oppdragsgiverne er Steinar Nomeland ved Nomeland Anlegg AS.

Mål med oppdraget

Målet med utredningen/granskningen har vært å systematisere den foreliggende dokumentasjon for å kartlegge om der forefinnes grunnlag for de mistanker som foreligger om eventuelle straffbare- eller sivilrettslige forhold i Vegdirektoratet, og eller Statens Vegvesen.

Saksrapporter

Sakens størrelse og kompleksitet medfører tre – 3 rapporter. Disse inneholder følgende:

Oppsummering – kort fremstilling av saken

Saksrapporten – saksfremstilling med henvisninger til dokumentasjonsrapport

Dokumentasjonsrapporten – historisk utvikling av saken med vedlegg som underbygger saken og de forhold som fremkommer i punktene 2 og 4 i denne rapporten.

Saken har i tillegg til vedleggene i Dokumentasjonsrapport, en rekke dokumenter som er relevante, men av hensyn til tid og kostnader, mener vi de viktigste dokumenter er vedlagt.

Rapportene baserer seg på mottatte dokumenter fra oppdragsgiverne, og vi tar forbehold om at det kan finnes dokumentasjon som vi ikke har tilgang på, og som kanskje kan utfylle bildet.

Definisjoner og begrep

VD	Vegdirektoratet
SVV	Statens Vegvesen
Retardasjon:	Reduksjon av hastighet pr. tidsenhet
Retardasjonsmåler:	Måleverktøy for å fastsette reduksjon av hastighet pr. tidsenhet <i>Motometer: Bestemt type retardasjonsmåler</i>
PKK:	Periodisk kjøretøykontroll – EU-kontroll – innført 1. Juli 1999
Bremserulleprøver:	Teknisk verktøy for å måle effekt på bremses på tyngre kjøretøy <i>I Norge anvendes 3 – 6 forskjellige fabrikater</i>
KKS:	Kjøretøy- og kontrollstudiet
ABL:	Autobransjens leverandørforening
NLF	Norsk Lastebileier Forbund
MEF	Maskin- entreprenørenes Forbund
NTF	Norsk Transportarbeiderforbund

Utredningen

Utredningen skal underbygge og avklare fremlagt dokumentasjon ovenfor de personer som saken omtaler. Dette er personer ansatt, eller tidligere ansatt i VD og SVV, samt personer i transportnæringen, ansatte i ABL og andre firma som kan belyse sakens dokumentasjon, eller frembringe andre sider av saken.

Samtalene er dokumentert i rapporter og lydopptak.

1 Kombimatic

Kombimatic som bremseverktøy ble utviklet av Helge Andersen gjennom rådgiver Morten Berger, Conventure AS, patentert og utviklet i selskapet Kombimatic AS.

Selskapet har som formål å kommersialisere Kombimatic for salg og bruk som alternativ for kontroll av bremses på tunge kjøretøy. Dette basert på de tilbakemeldinger som blant annet ble gitt fra KKS skolen ved UiA i Grimstad, samt VD's egen evaluering ved Hjertvik som vil bistå med å få Kombimatic inn i "VD systemet."

Ref. – dokumentasjonsrapport side 13 , siste avsnitt

<http://www.vegvesen.no/Jobb/Kompetanse/kjoretoy-og+kontrollstudiet>

Link til denne informasjonen er fjernet på www.vegvesen.no sin side.

I desember 2009 kom en artikkel om Kombimatic og Helge Andersen i SVVs interne magasin Veggen og Vi. Etter denne tid begynner en rekke problemer for Helge Andersen og Kombimatic AS.

Ref. – dokumentasjonsrapport vedlegg 15 A

Kombimatic blir utsatt for kopiering, VD er negative til verktøyet og viser stadig til EU direktivene selv om de samtidig erkjenner at resultatene ved bruk av rulleprøvere, ikke er tilfredsstillende.

- Hvilke krefter og motiver har nå dukket opp for å ikke søke ny kunnskap og teknologi som kan avdekke de mange års erkjent problem med rulleprøvere?

Kombimatic AS besvares i flere brev fra VD, at EU direktivet er tilfredsstillende og dekker de formelle krav for dagens teknologi som skal avdekke feil med bremses på tunge kjøretøy. VD viser til at de skal iverksette tiltak for bedret opplæring og kontroll av bremses.

I test av Kombimatic utarbeider VD to svar på sin test. En til internt bruk og en som oversendes Kombimatic AS.

Se side 7 nedenfor under "trafikk- og rettssikkerhet."

Tyveri av Kombimatic.

I samtale av 6. April 2010 mellom Odd-Jone Linnebo og Jens Storhaug i SVV i region Vest, fremkommer det at Storhaug angivelig lager en kopi av Kombimatic." Kopiarbeidet/tyveriet" skjer angivelig sammen med Oddvar Fossmark ved UiA og Hermann Olsen ved HiST og disse inngår et videreutviklende samarbeid med Universitetet i Agder og HiST.

Ref. – dokumentasjonsrapport punkt 10.9 – lydfiler og video og henvisninger neste avsnitt.

Kombimatic AS ved Odd-Jone Linnebo mottar "trusler og utpressing" fra HiST ved at Hermann Olsen forlanger kr. 200.000,- for rapport og produkt (som ligner Kombimatic) i følge han selv. Olsen vil ikke fremlegge kravet skriftlig, men kun pr. telefon. Alternativt vil han "lekke innholdet i patentet", selge dette til en konkurrerende aktør til Kombimatic samt utgi rapporten offentlig. Dette medførte til møte 2. Desember 2010 ref. lydopptak. Ledelsen i HiST ble svært overrasket når de ble gjort kjent med tidligere henvendelse fra UiA. Hermann Olsen presiserer her at utviklingen av "oppfinnelsen" (kopi av Kombimatic), ene og alene er hans.

Ref. – dokumentasjonsrapport punkt 8.2, vedlegg 10, vedlegg 10 A, punkt 9.7, vedlegg 12 og vedlegg 27

E-post korrespondanse viser at det er tett kommunikasjon angående dette tema mellom UiA, HiST og Vegdirektoratet og muligens rulleprøveprodusent i Danmark, BM.

Ref. e-post mellom Reidar Moe Magnussen i VD og Rune Damm i NLF.

Ref. – dokumentasjonsrapport vedlegg 12

I et avklaringsmøte mellom Kombimatic AS og UiA representert med Gunnar Oftedal og Reidar Knutsen, viser de til at VD har opplyst at Helge Andersen har misbrukt sin stilling i SVV og markedsført sitt produkt. VD har videre gitt UiA beskjed om at de IKKE skal bruke den "gule boksen". Derimot, hvis de får til et samarbeid med UiA, og lager boksen blå, kan den bli godkjent av VD.

1.1 Helge Andersen

I 2008 fikk Helge Andersen som ansatt i SVV i Arendal aksept for å utvikle kontrollverktøy "Kombimatic".

Ref. – dokumentasjonsrapport vedlegg 08

Verktøyet avdekket og dokumenterte at dagens kontrollmetode av bremses på tunge kjøretøy ved hjelp av rulleprøvere, har store og (tankevekkende) avvik. Kombimatic godkjennes av SVV for bruk og anvendes som en del av undervisningen ved KKS i Grimstad.

Dette innebærer at samme trekkvogn og tilhenger på forskjellige kontrollsteder (kontroll utført av SVV, eller ved periodisk kontroll på autoriserte verksteder), blir godkjent, eller underkjent, og da som en konsekvens av usikker metodikk ved kontroll utført av rulleprøver.

Innledningsvis ble Kombimatic imøtekommet som et nyttig kontrollverktøy og ble en del av undervisningen ved KKS i Grimstad.

På tross av at Helge Andersen i april 2009 av sin arbeidsgiver SVV, fikk godkjent å utvikle Kombimatic, ble 2010 et "turbulent år" for Helge Andersen og hans samarbeidspartnere i Kombimatic AS. Kombimatic AS er et kommersielt selskap som skal ivareta og utvikle verktøyet for bransjen.

I tillegg til at VD ved Finn Larsstuen 3. November 2010 i intern publikasjon i VD/SVV "presiserer at Kombimatic ikke kan eller skal erstatte bruken av rullebremseprøvere", foretar nære kollegaer av Helge Andersen, i følge Odd-Jone Linnebo, "tyveri" av hans patent og gir dette via Universitetet i Agder til Høgskolen i Sør-Trøndelag. Helge Andersen "omplasseres"

internt i SVV uten at han får noen saklig begrunnelse.

Ref. – dokumentasjonsrapport vedlegg 26, punkt 10.9, lydfiler og video, vedlegg 12

Patentet får en naturlig rolle i saken da det avdekker at de mangeårige avvikene ved bruk av bremserulleprøvere, nå kan avhjelpe bremsekontroll av tunge kjøretøy.

- Hvorfor ”stopper eller hindrer” VD utvikling av relevant et verktøy og hindrer økt kompetanse innen et ”omstridt og uavklart område?”

Grensegangen mellom ”personalsak” ovenfor Helge Andersen og ”sak mot VD/SVV” for sviktende ivaretagelse av trafikk- og rettssikkerhetsproblematikk kan bli kritisert, men vi mener at det er naturlig og nødvendig å inkludere ”problematikken” som Helge Andersen og Kombimatic utgjør i saken. Dette gir saken en helhetlig dokumentasjon og forståelse.

- Har Helge Andersen, fra VD eller sine nærmeste foresatte mottatt signaler på at han har ”misbrukt sin stilling” slik VD hevder i sin dialog med UiA?

VD uttaler at de kan godkjenne den ”gule boksen” (Kombimatic), om den blir blå, og at andre enn Helge Andersen står bak den.

Ref. – dokumentasjonsrapport vedlegg 13 A, B, C og D

Gjennom personer i bilbransjen fremkommer det at Helge Andersen og hans oppfinnelse ikke er ønsket i det kommersielle markedet, og Helge Andersen mottar indirekte drapstrusler hvor han ansees som den største trusselen for bremseindustrien de neste 20 årene.

Samtale med MoRek

2 Uavklarte forhold

I følgende avsnitt fremkommer en del spørsmål som vi ikke har funnet dokumentert, eller besvart gjennom utredningen så langt. Spørsmålene er adekvate i forhold til sakens kompleksitet og til de mistanker som foreligger om tyveri av patent og korrupsjon.

Videre utredning vil kanskje belyse noen spørsmål, og vi vil anføre dette i rapporten.

De forskjellige regionene i SVV har av VD forskjellige ansvarsområder hvor det skal vektlegges ekstra fokus. Region Sør har blant annet ansvar for bremses på tunge kjøretøy, som ytterligere ble fulgt opp i arbeidsmøte 7.-8. November 2001 i Kristiansand. De har fulgt opp sitt ansvar, og ikke minst gjennom mange års kunnskap og erfaring, har de oppdaget at dagens kontrollmetoder for bremses på tunge kjøretøy, ikke ivaretar tilstrekkelig fokus på trafikk- og rettssikkerhet.

Ref. – dokumentasjonsrapport vedleggene 00, 000, 01, 03, 03 A, og 04

De senere årene har også transportnæringen i regionen sett og følt problematikken direkte i form av store og unødvendige kostnader på reparasjoner som kunne vært unngått.

Ref. – dokumentasjonsrapport vedlegg 03 C og 03 D

Dette er også dokumentert, og fremkommer ved at VD og SVV, gjennom flere år har gjennomført en rekke tiltak for intern og ekstern opplæring ovenfor godkjente verkstedene som skal utføre periodisk kjøretøykontroll (PKK).

Det forekommer da som et sterkt paradoks, at VD som har overordnet ansvar for å ivareta best mulig trafikk- og rettsikkerhet, avviser tiltak for å kunne utvikle bedre kontrollmetoder. VD og SVV erkjenner, og dokumenterer gjennom flere år at de har vært kjent med, og beskriver inngående og gjentatte ganger dette som en utfordring, ikke bare nasjonalt, men også som et internasjonalt problem.

- **Dekker VD/SVV seg bak EU-direktiver som forhindrer retts- og trafikksikkerhetsmessige tiltak, eller vil man ikke, eller kan man ikke ovenfor EU, fremme egne og sterkt dokumenterbare tiltak eller oppfinnelser, som vil føre til en internasjonalt bedret og ønsket situasjon?**
- **Eller finnes det andre motiver som holdes skjult eller lukket?**

VD bekrefter, og understreker dette i deres svarbrev til Kombimatic AS i av 14. oktober og 12. november 2011. Her henvises til EU-direktivene som regulerer bl.a. bruk av rulleprøver og at det tillates inntil 5% avvik.

Kompetanse i VD/SVV

I tillegg erkjenner VD at de **vurderer å iverksette tiltak** for å gi kontrollpersonell økt kompetanse i korrekt bruk av bremseprøver, da avvikene skyldes manglende kunnskap hos kontrollør, vedlikehold og kalibrering av utstyret.

- Hva kalibreres bremserulleprøverne mot, og hva er fasit?
- Er det leverandørene, SVV, eller lar disse kontrollverktøyene seg i det hele tatt kalibrere?
- Er noen av disse tiltakene iverksatt, hvem er ansvarlige og finnes det noen tiltak som er dokumenterbare i forhold til å avdekke de mål som det VD viser til?
- I forbindelse med gjennomgang av saken har vi oppfattet at det flere plasser i Norge ansettes personer i SVV med ansvar for, eller medarbeidere som skal gjennomføre kontroll av tunge kjøretøy, ikke har adekvat utdanning eller yrkeserfaring. Ansatte uten førerkort for tunge kjøretøy og uten kunnskap om bremses, eller teknisk innsikt i et mangeårig beskrevet problem innenfor kontrollvirksomheten, skal da kunne godkjenne eller underkjenne et vogntog.

2.1 Trafikk- og rettssikkerhet

VD/SVV er samfunnet utøvende organ som skal ivareta nasjonale- og internasjonale lover og forskrifter for å iverksette adekvate tiltak for økt trafikk- og rettssikkerhet.

- Hvem har da ansvaret for manglende intern kunnskap, manglende "kalibrerte" bremserulleprøvere, manglende vedlikehold, når en sjåfør i neste time etter at hans godkjente vogntog kommer ut for en dødsulykke?

Spørsmålet er sentralt og må selvfølgelig rettes til alle i verdikjeden omkring tema trafikk- og rettssikkert, men det øverste ansvaret har VD.

Eieren av firmaer innen transport- og anleggsbransjen har store offentlige krav på seg i å dokumentere HMS i alle ledd i sin organisasjon. Fagforeningene skal ivareta eierne og sjåførene, være bindeledd til myndighetene og i fellesskap ivareta de beste og adekvate tiltak for felles mål.

VD/SVV og i Samferdselsdepartementet har gjennom flere år erkjent, og selv dokumenterer at denne saken er et problem.

- Hvorfor tas da ikke trafikk- og rettssikkerheten på alvor, når til og med en av deres egne ansatte, kan belyse og dokumentere et nytt og bedret verktøy som nettopp kan ivareta det viktigste formålet?
- Hvordan kan Kombimatic som ble anerkjent som et "revolusjonerende" verktøy i SVV/VD, bli avvist? Da nettopp det kan avdekke de mangeårige utfordringer for usikre resultater ved bruk av bremserulleprøvere?
- Veiledningen til utekontrollveiledningens vedlegg 5, endres i samme tid hvor de fjerner retardasjonsmåling som et mangeårig kontrollverktøy?
Ref: VD (Finn Larsstuen?)
- Hvilken hjemmel gir EU-direktivene for slike endringer, som i realiteten reduserer trafikk- og rettssikkerheten?
- Eller hvem i VD/SVV tar beslutninger om endringer av veiledninger som aktivt hindrer økt kvalitet innenfor deres ansvarsområder?
- Avviser VD kunnskap- og kvalitetsutvikling for at en av deres ansatte har blitt en "verkebyll"? Eller er det andre grunner til at enkeltpersoner i VD ser muligheter for å ivareta sine egne interesser etter at de trekker seg tilbake fra etaten?
- Er det rimelig å stille spørsmål om samme person som har signalisert at han som konsulent nå for VD/SVV vil forestå undervisning og adekvat opplæring som han selv har tilrettelagt før han avsluttet sin rolle i VD?
- Har SVVs, og etter hvert VD's håndtering av Helge Andersens utvikling av Kombimatic blitt en personalsak? Er Helge Andersens engasjement ikke samsvarende med "vedtatt policy"?
- Har andre ansatte i SVV/VD andre agendaer i å forhindre at Kombimatic kunne/kan bli et nyttig og nødvendig verktøy for å øke trafikk- og rettssikkerheten, og samfunns mål om 0 drepte og 0 skadde i trafikken?
- Har ikke VD tilstrekkelig kunnskap, unnlater man å søke ny og relevant kunnskap, eller avvistes tiltak for økt trafikk- og rettssikkerhet, også når egne ansatte påviselig utvikler relevant verktøy?
- Patentet forsøkes kopiert av kollega til oppfinneren, "gis bort" til UiA og HiST av samme person, forsøkes utviklet, eller foreligger der andre grunner?

Opplysninger fra UiA tilsier at VD har meddelt at Kombimatic ville bli godkjent om den var blå i stedet for gul, og at Helge Andersen ikke stod bak oppfinnelsen.

Kombimatic som verktøy "testes til slutt" av VD hos Scania avdeling Kløfta 15. Mars 2010. Kombimatic AS etterlyser testen og til slutt mottar de en "offisiell versjon", men får ved henvendelse til arkivet i VD, en annen evaluering som er mer omfattende og inneholder direkte faglige feil. I tillegg vises bl.a. til at Kombimatic AS har invitert med seg Terje Moen, som ikke medfører riktighet. Terje Moen var invitert med av VD som tidligere ansatt i VD med bremsesom spesialområde.

- Hvilke motiver har VD for å utarbeide to forskjellige svar/evalueringer?

Kombimatic AS tilskriver også Samferdselsdepartementet som benekter å kjenne til testen, men det fremkommer i dokumentasjonen fra arkivet i VD at dette ikke stemmer.

- Hva har Samferdselsdepartementet noe å skjule i denne saken?
- Hvilke motiver har de for å benekte kunnskap om saken?
- Hvorfor henviser samferdselsminister Kleppa i sitt svar på Stortinget at det er sjåførens ansvar at kjøretøyet er i forskriftsmessig stand, og at SVV opplyser at kontroll av bremses på tunge kjøretøy utføres i henhold til godkjente metoder og EU direktiver?

I Kleppas svar fremkommer det at noen avvik kan forekomme, men SVV er i gang med å gjennomføre et godt regelverk for slike kontroller, samt at i tvilstilfeller vil man bruke retardasjonsmåling.

- Hvorfor har ikke lokalt og sentralt tillitsmannsapparat grepet fatt i en opplagt og svært synlig sak som har pågått gjennom flere år?

2.1.1 Rullebremseprøvere – retardasjonsmåling

Vår oppfatning er at leverandørene både kontrollerer og godkjenner sine egen rullebremseprøvere, og da uten at VD/SVV og bilverkstedene har noen mulighet til å kvalitetssikre dette.

- Hvem setter krav til kvalitet og kontroll av rullebremseprøvere?
- Hvilken trafikk- og rettssikkerhet ligger det i dette når det er allmenn kjent i VD/SVV og innenfor PKK at det foreligger store avvik som i ytterste konsekvens belastes bileier og sjåfør?
- Hvilke statistiske oversikter har VD over bruken av bremserulleprøvere og de mangeårige avvikene?
- Forefinnes det tallmateriale som viser SVVs resultat for avvik i bruk av egne bremserulleprøvere som SVV bruker ved overprøvinger?

- Finnes det statistikk fra bilverkstedene som viser avvikene som forekommer ved bruk av rulleprøverne, og bruker VD dette i sitt arbeide med å kvalitetssikre verkstedene ved kontroll etc..?

2.1.2 EU-direktiv, ISO standarder og ECE journaler

Direktiv 2000/30/EC – også omtalt i TØI rapport nr. [701/2004](#)

Direktiv 2009/40/EC

Direktiv 2009/47/EU

Direktiv 2009/48/EU

Direktiv 2010/48/EU

Direktiv 98/12

ISO 21069

ECE 13 Annex – braking tests an preformance of braking systems

Dette er et utdrag av direktiver, ISO standarder og ECE journaler som omtaler bremses på tunge kjøretøy. Utredningen viser at VD/SVV i sin korrespondanse ovenfor Kombimatic AS henviser til direktiver og ISO standarder. I denne forbindelse stiller vi spørsmål om direktivene hindrer Norske myndigheter å ivareta sin egen nasjons trafikk- og rettssikkerhet.

- Støtter VD seg "blindt" til de gjeldende og kommende EU-direktiv som de gjentagende viser til i forhold til bruk av bremsrulleprøvere kontra ny oppfinnelse som kan avdekke bremsrulleprøvernes usikre måleresultater?
- Hindrer EU direktivene at en av deres egne ansatte utviser engasjement, entreprenørskap, innovasjon og oppriktighet i sitt arbeid ved å utvikle et nytt verktøy som kan avdekke et mangeårig erkjent viktig problemområde?
- Hvordan ivaretar VD andre oppfinnelser og tiltak som ikke er i overenstemmelse med EU direktiver, ISO standarder eller andre lover og forskrifter, når ansatte eller andre finner tiltak som øker trafikk- og rettssikkerheten?
- Hvordan ivaretar VD spørsmålet når bilførere blir dømt for uaktsomt drap med fellende dom hvor Statens Vegvesens sakkyndige konkluderer med feil på bremsene på tilhengeren som SVV i "forgående time" har godkjent som trafikksikker?
- Hvorfor motsetter VD/SVV seg mot denne delen av direktivet som er et av de vanskeligste kontrollpunktene for tunge kjøretøy, og som ved feil har fatale konsekvenser, når det i løpet av vinteren 2012/13, har "motsatt seg" flere pålegg i EU direktivet?

<http://www.vg.no/bil-og-motor/artikkel.php?artid=10063087>

2.2 Finn Larsstuen – tidligere ansatt i Vegdirektoratet

Tidligere sjefingeniør i Vegdirektoratet Finn Larsstuen har hatt en sentral rolle i VD hvor han bl.a. har utarbeidet forskrifter og retningslinjer som har hatt betydning for utviklingen av kontroll av bremses på tunge kjøretøy. Larsstuen har også hatt ansvaret for å utarbeide ny

Bilverksted-lov. Samtidig har Larsstuen i 2006 fremmet at VD vil ha klarere skille mellom kontrollorgan og verksted, og at disse har hver sin forskrift.

I forbindelse med brev av 19. April 2011 tilskrevet VD v/Terje Moe Gustavsen fra Heen Transport v/Helge Tollefsen hvor det fremkommer en rekke betraktninger omkring PKK av en semitrailer. Brevet som er nr. 3 i denne saken, bærer preg av frustrasjon og usaklighet, men viser at SVV ikke har behandlet henvendelser på en seriøs måte. Brevet beskriver også Kombimatic som kontrollverktøy.

Ref. – dokumentasjonsrapport vedlegg 31, 33, 34, 35 og 36

Finn Larsstuen i VD sender i november 2010 ut instruks til alle i SVV om at kun bremserulleprøver skal anvendes ved kontroll av bremses på tunge kjøretøy, og ikke Kombimatic. Nils Marcussen i SVV Region Sør sender e-post til SVV om mistanke om korrupsjon.

- I vår utredning har vi ikke funnet noe faglig grunnlag for Larsstuens beslutning om å utelukke Kombimatic og retardasjonsmåling, som i seg selv er oppsiktsvekkende.

Ref. – dokumentasjonsrapport vedlegg 26 og 26 A

Dette skjer like før Larsstuen går av med pensjon og samtidig skal arbeide som konsulent for Autobransjens Leverandørforening, ABL. Tollefsen antyder at Larsstuens handlinger er korrupte.

2011.04.19 – [Brev](#) til VD fra Heen Transport viser også en blogg hvor flere i transportbransjen har en rekke inkompetente tilfeller av kontroller utført av SVV og Politiet.

Dette skjer da kun et halvt år etter at Terje Moen i VD, som betraktes som en av de fremste ekspertene på "bremsetesting" står frem i media ([Transport Magasinet](#)), og viser til bremseforskriftene hvor kontrollorganene skal ha retardasjonsmåling og stopplengdemåling for å kunne måle bremsevirkningen på vei. Dette i tvilstilfeller, eller om kunden ønsker det. Prøving på vei erstatter ikke rulleprøveren helt, men må brukes for å avdekke skjeve bremses og pulsering. Det fremkommer også at det er mye bråk om bruk av rulleprøver ved PKK og at VD bruker mye tid på å se på alle sider i bruken av rulleprøver. ABS (elektroniske bremses) er også et usikkerhetsmoment som må hensyntas ved bremseprøver, og viser til Danmark som har endret rutiner og prosedyrer. *"Noe for Vegdirektoratet kanskje, undrer Terje seg."*

Dette står i stek kontrast til at Kombimatic som svært positivt ble mottatt av ansatte i VD/SVV, utviklet og patentert av en meget engasjert og kompetent ansatt i SVV, ble brukt i undervisning ved KKS i Grimstad, for så å bli nektet tatt i bruk av Finn Larsstuen, i intern publikasjon i VD/SVV av 3. November 2010 - *"presiserer at Kombimatic ikke kan eller skal erstatte bruken av rullebremseprøvere"*.

- Hvilke interesser kan Larsstuen ha i å hindre at et nytt og bedre verktøy utvikles av en kollega for å bedre trafikk- og rettssikkerhet omkring det mangeårige omstridte tema, - kontroll av bremses på tunge kjøretøy, bremsetilpasninger mellom trekkvogn og tilhenger?

2.3 Varsling, tyveri, trusler og korrupsjon

I utredningen fremstår oppfinnelsen Kombimatic som et verktøy som gir svar på mange spørsmål i forhold til de usikre resultatene på bremserulleprøverne. Kombimatic avdekker at bremses på tunge kjøretøy og tilhengere.....

Kombimatic anerkjennes internt i SVV, og etterspørres av deres ansatte og ved bilverkstedene som utfører bremsetester ved PKK.

En artikkel i Veien og Vi (SVV interne avis) presenteres Kombimatic og det blir da kjent i VD at Helge Andersen står bak oppfinnelsen og patentet Kombimatic.

Etter dette startes en prosess i VD for å stoppe Kombimatic.

Midt oppe i anerkjennelsen av Kombimatic, opplever bl.a. Odd-Jone Linnebo at tyveri av patentet finner sted. Kollega av Helge Andersen, Jens Storhaug ved SVV i Stavanger, også engasjert ved KKS studiet i Grimstad sammen med Andersen, er i ferd med å kopiere Kombimatic. Dette har han gjort ved å ha stjele tegninger, samt videreføre utviklingen av "kopien" til UiA og HiST. Under konfrontasjon ovenfor Storhaug, trues Linnebo og Storhaug uttaler at han skal sørge for at Kombimatic aldri kommer på markedet.

I denne forbindelse forsøker Kombimatic AS å undersøke mer om hvordan UiA og HiST kan tillate seg å inngå et samarbeid for å videreutvikle et allerede patentert verktøy. I et av Kombimatics møter med UiA, fremkommer det at VD har uttalt at de ville godkjenne den, om boksen var blå, og ikke gul, og om oppfinneren ikke var Helge Andersen.

Kombimatic AS inviterer VD en rekke ganger for test og demonstrasjon av Kombimatic. Dette gjennomføres 15. Mars 2010 ved Scania på Kløfta. Kombimatic AS etterspør gjentatte ganger resultatet av testen, men mottar dette først fra VD 6. Oktober 2010.

VD lager to evalueringer i forbindelse med testen. Én sendes til Kombimatic, og én beholdes internt i VD. Ved en tilfeldighet tilkommer den interne testen Kombimatic AS, og i den fremkommer en rekke tekniske feil. Dette bestrides av Kombimatic AS, men tas ikke til følge og blir heller ikke fulgt opp av ansvarlige i VD.

Kombimatic AS etterspør VD hvilke krav som skal til for å godkjenne Kombimatic som et kontrollverktøy, og VD viser til EU direktiv 2010/48/EU som kun i svært liten grad åpner for andre kontrollmetoder enn testing i bremseprøvere.

Helge Andersen mottar indirekte trusler fra personer som jobber i bransjen med tunge kjøretøy, og som kjenner hans patent. Uttalelsene mot Helge Andersen og Kombimatic ansees som den største trusselen mot bremseindustrien i Europa de neste 20 årene.

3 Utredning av saken

Privat etterforsker Finn Abrahamsen ble i mai 2012 kontaktet av representanter for transport- og anleggsnæringen med ønske om granskning av Vegdirektoratet / Statens Vegvesen.

Finn Abrahamsen og undertegnede har organisert mottatt dokumentasjon og utarbeidet rapporter. Det er gjennomført samtaler, befaringer og møter med oppdragsgiverne samt andre relevante personer for å belyse saken ut over mottatt dokumentasjon.

3.1 Pågående utredning og mulige tiltak

Ut fra sakens kompleksitet, omfattende dokumentasjon og samtaler med relevante personer, fremstår saken viktig å få belyst av andre. Oppdragsgiverne rådes til å anmelde saken til Økokrim for å ta stilling til de strafferettslige forholdene og mulig etterforskning.

Riksrevisjonen bør undersøke de samfunnsøkonomiske forholdene som transportnæringen pålegges av reparasjoner. Et udokumentert overslag belaster næringen med ca. en milliard kroner uten at kontrollene og påfølgende vedtak er kvalitetssikret av VD/SVV. I tillegg kommer kostnader knyttet til ulykker med eller uten personskade hvor antatt årsak er knyttet til bremses på tunge kjøretøy.

Vi har ikke lyktes å finne adekvat statistikk og eventuelle økonomiske konsekvenser knyttet til de ovennevnte problemstillinger.

3.1.1 Riksrevisjon

Denne saken innehar flere faktorer som Riksrevisjonen bør se nærmere på:

- Er det korrupsjon i VD/SVV knyttet til Finn Larstuen eller andre personer?
- Hva ligger til grunn for at et nytt og relevant verktøy settes helt til side, og som kan avdekke et dokumentert og erkjent forhold ved at det er betydelig usikkerhet ved bruk av rulleprøvere som kontrollverktøy for bremses på tunge kjøretøy?
- Hvilke samfunnsmessige kostnads- og risikofaktorer innebærer det at VD/SVV ikke vil anvende et nytt verktøy som kan avdekke et komplisert område som kan ivareta bedret trafikk- og rettssikkerhet?
- Hvilke kostnader har mangeårige feilaktige offentlige vedtak kostet den enkelte bileier ved at de har fått pålegg om kostbare utbedringer av bremses på sine kjøretøy som i realiteten burde vært godkjent?
- Hvilke samfunnsøkonomiske kostnader i tillegg til de personlige belastninger og økonomiske konsekvenser har det medført at sjåførere har blitt dømt for uaktsomt drap hvor årsaken til ulykken skyldes feil kontrollmetode ansvarlig ved VD/SVV?
- Finnes det ny kunnskap og teknologi som kan ivareta den politiske og administrative visjon om 0 drepte og 0 hardt skadde i trafikken?
- Hvem er ansvarlig for å ivareta dette?
- Hvem er ansvarlig for å ivareta dette verktøyet (bremserulleprøverne) som oppfattes som rasjonelt i forhold til de mangeårige erkjente problemer med å kontrollere det vanskeligste tema innen kontroll av bremses på tunge kjøretøy?

- Hvilke resurser skal VD/SVV anvende i å "forsvare en kontrollmetode" som åpenbart er gått ut på dato i forhold til teknologisk utvikling og samtidig innebærer stor økonomisk- og samfunnsrisiko?
- Hvilke midler har VD/SVV brukt av midler på utvikling av verktøy og eventuell forskning for å finne ut om avvikene på rulleprøvere kan avsløres?
- Det er kjent at en ansatt i SVV, [Tor Aksnes](#) har angivelig anvendt store summer i å utvikle varmesøkende kamera for å avdekke temperatursvingninger på de ulike akslinger på lastebiler og tilhengere. Er dette verktøyet tilstrekkelig for å avdekke om bremsene er trafikkfarlige eller ikke?
- Hvilke kostnader ligger det i at SVV nå ikke anvender sine trafikkstasjoner med kostbart utstyr til kontrollvirksomhet?

3.1.2 ABL – Autobransjens Leverandørforening

[ABL](#) fremstår som et sentralt selskap som VD angivelig har hatt, eller har tett forbindelse med. ABL representerer frittstående importører og grossister av bildeler og rekvisita, og deres målsetning er å representere sikkerhet, kvalitet og høy servicegrad til riktige priser.

Etter at Finn Larsstuen gikk av som pensjonist er det offentlig annonsert at hans private foretak skal arbeide som konsulent for ABL. Arild Hansen, daglig leder av ABL deltok på Finn Larsstuens avslutning i VD.

- Hvilken **rolle** spiller ABL som "leverandørforening" med en rekke forskjellige [underleverandører](#) til bilbransjen?
- Hvilke **krav** stilles til ABLs medlemmer for godkjenning som underleverandør, og derav fremgår på ABLs hjemmeside?
- Stiller VD/SVV **krav** til ABL for at offentlig godkjente bilverksteder skal ha korrekte verktøy som igjen anvendes til PKK, og som i denne saken, for kontroll og godkjenning av bremses på tunge kjøretøy? Eller finnes det EU direktiv som regulerer dette slik at de "godkjente underleverandører" dermed naturlig kvalifiseres?
- Er Riksrevisjon kjent med en eventuell rolle som VD har hatt i å foreta innkjøp av teknisk materiell til deres kontrollstasjoner og haller over hele landet, om de samtidig er en nær premissleverandør og samarbeidspart med ABL?
- Ivaretas Statens Innkjøpsregler ovenfor deres anskaffelser til SVVs stasjoner landet rundt, og hvilke kriterier legges til grunn for at ABLs leverandører av rullebremseprøvere godkjennes?
- ABL har angivelig nektet Würth Norge AS å være medlem da de hadde inngått avtale med Kombimatic AS for salg av bremsetester Kombimatic.
- Hvordan kan Larsstuens mulige "tette samarbeid" med ABL gjennom flere år ha vært regulert i VD, også i sitt ansvar i å utarbeide Bilverksted-loven?

- Hvilke andre ansatte i VD/SVV, eller eksterne hadde Larstuen som faglige samarbeidspartnere?
- Var ABL en "mangeårig samarbeidspart" mens Finn Larstuen arbeidet i VD og som nå har blitt hans oppdragsgiver og samarbeidspart i å sørge for at bl.a. salg av rulleprøvere består som tidligere, samt at de nå legger opp til et undervisningsopplegg for bruk av rulleprøvere over hele landet?
- Hvilken rolle spiller ABL i utarbeidelse av direktiver og forskrifter?

I ABLs svar på VDs høring i 2012, utviser de skepsis til regionalt godkjente kurs for kontrollører av bremses. ABL viser til fare for ulik kvalitet på kursene og ser det som mer komfortabelt at VD godkjenner kursene og vil bidra til at det etableres tilstrekkelig kurstilbud og ønsker å være med i arbeidsgrupper.

ABL hevder at det vil være "uhyre kostbart" å dokumentere nye metoder for å kontroll av bremses på tunge kjøretøy.

Det fremkommer i ABLs høringssvar at de fremmer sitt salg av rulleprøvere og oppgraderingsutstyr, samt at de søker seg monopol på fremtidig opplæring for kontroll av bremses på tunge kjøretøy. Høringssvaret er evaluert av fagpersoner som hevder manglende fagkunnskap i deres svar.

- Høringen bærer preg av at ansatte, eller tidligere ansatte/pensjonerte fra VD har vært med i utarbeidelse av høringen.

Ref. – dokumentasjonsrapport vedlegg 39 A, B og C

3.1.3 NLF – Norges Lastebileier Forbund

NLF har gjentatte ganger uttrykt misnøye med bremsekontroll på rulleprøver.

Ref. – dokumentasjonsrapport vedlegg 03 D, 03 D14 og punktene 8.4, 10.1, og 10.3

Dette fremkommer i møtoreferat med Finn Larstuen som referent, hvor det også fremkommer at SVV i egne utgitte rapporter, ser uheldige konsekvenser ved bruk at rulleprøvere.

Ref. – dokumentasjonsrapport vedlegg 14

Videre fremkommer at erfaringene med Kombimatic vil forenkles radikalt. VD mener at prøving på rulleprøver er retardasjonsmåling, men innser at en rekke faktorer påvirker resultatet. Kombimatic ansees ikke som et godkjent testutstyr. Derimot brukes det nå ressurser til opplæring i bruk av rulleprøvere ved KKS i Grimstad. NLF vil at det stilles spesifikke krav til rulleprøverne, og er skeptiske til å bruke utskrifter fra bilens datasystem for å vurdere bilens bremses.

NLF viser til praksis i Finland og Danmark og mener at Kombimatic i en mellomfase kan være akseptabel. VD antyder at det kan etableres en kalibreringsgruppe som vil ha som oppgave å kontrollere rulleprøvere.

I et annet møte fremkommer:

"Scania Sør har leid en Kombimatic, så VD's kommentar om at bilfabrikkene er skeptisk til

bruk av Kombimatic må nyanseres.”

Ref. – dokumentasjonsrapport vedlegg 14

- Hvilken gjennomslagskraft har bransjens fagorganisasjoner ovenfor VD/SVV for å kunne anvende ny kunnskap og teknologi?

3.1.4 MEF – Maskinentreprenørenes Forbund

MEF er orientert om saken og det er avholdt møte med om saken, samt at de ønsker løpende oppdatering av saken.

3.1.5 Norsk Transportarbeiderforbund

Norsk Transportarbeiderforbund er orientert i møte og stilte seg svært positive til et fremtidig samarbeid for å ivareta bedret trafikk- og rettsikkerhet gjennom seminarer ovenfor deres medlemmer og samarbeidspartnere.

3.1.6 Media

Saken har frem til i dag vært presentert i en rekke media, lokalt og landsdekkende. Gjennom utredningen finner vi ingen fra VD/SVV som står frem og kommenterer oppfinnelsen. Dette på tross av at en av SVV ansatte, og antatt fremste personer innen fagfeltet, avdekker at VD kan ta i bruk et tilleggsverktøy som kan gi økt trafikk- og rettssikkerhet.

Sentrale politikere tar opp tema i Stortinget, og saken er kjent i Samferdselsdepartement og ministeren fremlegger svar om at VD skal ivareta dette med opplæring og at det er sjåførens ansvar for at kjøretøyene er trafikksikker.

Helge Andersen er invitert til Stortingets spørretime, men blir av sin foresatte Monika Omholt, nektet å stille opp.

- Hva er så årsaken eller motivet fra VD/SVV at de ikke deltar, eller kommenterer debatten i media?
- Hva er årsaken til at fagpersoner nektes av sin arbeidsgiver i å ivareta økt retts- og trafikksikkerhet når tema skal belyses i Stortingets spørretime?

3.2 SHT – Statens Havarikommisjon for Transport

SHT ble opprettet 1. September 2005 og skal omfatte undersøkelser av ulykker og uhell på vei. Selvstendige undersøkelser og kartlegging av årsaksforhold og hendelsesforløp i veitrafikkulykker skal igjen gi råd for forbedret trafikksikkerhet på vei, uten å fordele skyld og ansvar.

SHL skal befatte seg med, og ha fokus på alvorlige ulykker som involverer tunge kjøretøy og busser. De skal også undersøke ulykker med stort skadepotensial og/eller læringspotensial for trafikksikkerhet.

SHT er en naturlig organisasjon å presentere denne saken for.

3.3 Forhandlerere av tunge kjøretøy

I 2006 tilskriver Bjørn Osmundsen AS og Norsk Scania avdeling Arendal SVV Region Sør. Her etterlyser de forklaring på de store avvikene (inntil 30%) ved bruk av rulleprøvere ved PKK. Dette har fremkommet i en undersøkelse utført av SVV Region Sør, oktober 2006, og det anmodes om et svar innen 27. Desember.

Ref. – dokumentasjonsrapport vedlegg 05 A

Brevet er pr. d.d. ikke besvart av SVV Region Sør.

Hvorfor "snur" plutselig Scania i Kristiansand mot Kombimatic og tilskriver SVV Region Sør hvor de påpeker at Helge Andersen har "misbrukt sin stilling" ved å fremstå i lokal media og oppfattes å markedsføre Kombimatic, samtidig som han er ansatt i SVV. Dette blir et paradoks når samme ansvarlige i Scania i Kristiansand, like før har bestilt Kombimatic for å anvende det i sin kvalitetssikring av bremsere på tunge kjøretøy. I tillegg har de i 2003 sammen med alle PKK verksteder i regionen tilskrevet SVV og påpekt at de ikke har tillit til bremserulleprøvere.

- Hvem har da påvirket Scania til å endre holdning og i tillegg "klager" på den som de har ansett som en viktig person for å dokumentere og avdekke de svakheter bremserulleprøverne gir?

3.3.1 Bilverksteder

Det har fremkommet at offentlig godkjente bilverksteder i SVV Region Sør, angivelig utsettes for "trusler" fra SVV ved at de i sitt arbeid i et trafikk- og rettssikkerhetsperspektiv, anvender Kombimatic som et tilleggsverktøy til bremserulleprøvere.

4 Sammendrag

Sammendraget er basert på en historisk lang dokumentasjon hvor VD/SVV i over 20 år har vært kjent med, og erkjenner beskrevet problematikk ved usikkerhet i bruk av bremserulleprøvere som kontrollmetode.

Det virker unektelig at en negativ bedriftskultur, sviktende ledelse, manglende vilje og kunnskap, og teknisk forståelse har vært sterke medvirkende faktorer som har hindret VD/SVV i å ivareta ny kunnskap, god personalbehandling og samfunnsansvar.

4.1 Straffbare forhold

Dokumentasjon indikerer at en høyt betrodd medarbeider i VD som ansatt tilrettela for sin egen virksomhet etter at han har gått av med pensjon.

Larsstuen Consulting etablert 2.11.2010, jf [Brønnøysundregisteret](#). Dette indikerer at Larsstuen har planlagt selskapets virksomhet og i samarbeid med daglig leder av ABL, Arild Hansen i god tid før han slutter i VD, og noe han offentliggjør i sitt avskjedsselskap.

Det synes som om Larsstuen har hatt ansvar for utarbeidelse av instruksjoner og samtidig oversikt og kontroll over alle ledd i verdikjeden (leverandørene) omkring bremserulleprøvere, både nasjonalt og internasjonalt.

- Larssutens samarbeid med ABL synes å ha pågått gjennom flere år, og hvilken rolle har Larsstuen hatt i forhold til å "godkjenne" leverandører av blant annet bremserulleprøvere som selges gjennom ABLs samarbeidspartnere?

Disse forholdene bør etterforskes av politiet.

Videre kan det virke som om ansatte i SVV har stjålet patentet "Kombimatic" og iverksatt utvikling i samarbeid med Universitetet i Agder og Høgskolen i Sør-Trøndelag. Patentet er da oppfunnet av en av deres kollegaer som har utviklet dette etter mange års engasjement for å avdekke de erkjente problemer omkring bremserulleprøvere.

Oppfinneren, Helge Andersen fremstilles som den største trusselen for bremseindustrien i Europa de neste 20 årene.

- Hva er grunnen til dette?
- Er hans oppfinnelse så avslørende ovenfor lastebilprodusenter, produsenter av bremseser, produsenter av tilhengere, produsenter av bremserulleprøvere eller av andre store kommersielle aktører?
- Hvilke interesser har ansatte eller tidligere ansatte i VD og SVV i dette bildet?

4.2 Kredittilsynet – økonomi og samfunnsansvar

Kredittilsynet bør forelegges saken med fokus på de overordnede problemstillinger sett i en sammenheng.

- Hvilke samfunnsmessige kostnader er det knyttet til trafikk- og dødsulykker med person- og materielle skader for at dagens kontrollmetoder antatt ikke er kvalitetssikret?
- Hvilke kostnader belastes samfunnet at VD/SVV ikke anvende relevant kompetanse og teknologisk utvikling som kan svekke trafikk- og rettssikkerheten?
- Hvilke kostnader er den enkelte bileier utsatt for gjennom forvaltningsmessige vedtak for utbedringer av "påståtte feil" med kjøretøyet, når dagens teknologi ikke er tilstrekkelig og antatt ikke kvalitetssikret?
- Hvilke andre resurser bruker VD/SVV på prosjekter og teknologi som ikke har relevans for bedret trafikk- og rettssikkerhet? Er prosjektet "varmesøkende kamera" relevant kontrollmetode og verktøy som gir bedret kontroll eller økt sikkerhet i å avsløre feil med bremseser?

Kompetansesvikt kan foreligge ved at sentrale resurspersoner med mangeårig erfaring og kompetanse, genuin interesse og engasjement for bedret trafikk- og rettssikkerhet, blir flyttet og nøytralisert i egen organisasjonen uten faglig begrunnelse.

5 Fremdrift

For å oppnå ønsket effekt som kan gi endringer for kontrollmetode av bremsen på tunge kjøretøy, samt tentativ sivil- eller strafferettslig sak, gjenstår flere tiltak. Dette kan være:

- Samtaler med ansatte i VD og SVV (Vegdirektør, ansatte som godkjente HAs engasjement for utvikling av Kombimatic). Samtale med direktør Kjell Inge Davik og avdelingsdirektør Monika Omholt er gjennomført.
- Samtaler med tidligere ansatte i VD (Finn Larsstuen)
- Samtaler med eier av ABL – Autobransjens Leverandørforening (Arild Hansen – daglig leder i ABL)
- Samtaler med ansatte ved Scania (Daglig leder Ole Bernt Røiseland) – Samtale med Røiseland gjennomført.
- Samtaler med ansatte i bilverksteder for tunge kjøretøy (Bilverksteder som har mistet sin autorisasjon på grunn av bruk av Kombimatic)
- Samtaler med ansatte ved Høgskolen i Sør-Trøndelag (Ansatte har angivelig mottatt "Kombimatic" fra UiA og ansatt i SVV Jens Storhaug, og videreutviklet dette til et eget produkt)
- Samtaler med ansatte ved Universitetet i Agder (Ansatte som benyttet Kombimatic i undervisningen ved KKS har angivelig sammen med Jens Storhaug overlatt Kombimatic til HiST)
- Samtaler med sentrale rikspolitikere (Samferdselskomiteen på Stortinget)

Saken må nå antas å være kjent i VD, regionalt og lokalt hvor Helge Andersen er ansatt. Dette ut fra våre henvendelser til regionskontoret i Skien hvor leder Torstein Trogstad er tilskrevet for ønsket samtale med deres ansatte Leif Christensen og Harald Mørch Uldal. Disse var Helge Andersens foresatte, involvert i, godkjente og anbefalte at HA skulle kunne utvikle Kombimatic parallelt med at han var ansatt i SVV, avdeling Arendal.

Om vi skal velge å nå overlate saken media, eller om vi skal foreta videre samtaler med de ovennevnte, er en vurdering som vi forholder oss løpende til.

Videre er det ønskelig å avholde møter NLF – Norges Lastebileier-Forbund, NAF, MA, KNA og Trygg Trafikk som understøtter trafikk- og rettsikkerhets arbeid.

6 Dokumentasjon

Arbeidet har bl.a. bestått i å organisere all dokumentasjon slik at den kan fremstå som oversiktlig og logisk. Dette har vært svært omfattende og nødvendig for å frembringe en et

helhetlig og objektivt innblikk i saken. Uten dette ville det være meningsløst for oss å arbeide systematisk med en så sammensatt og kompleks sak. Saken er forsøkt redigert oversiktlig ut fra et minimum slik at eventuelt andre kan sette seg inn i sakens vedlagte og øvrige dokumentasjon.

Dokumentasjon er også ivaretatt elektronisk og i papirversjon, organisert løpende på årstall, måned og dato, samt at den også belyser forskjellige tema og historiske utviklinger innenfor disse.

Oppsummert viser dokumentasjonen at problematikken omkring bremseruleprøvere på tunge kjøretøy har vært et "kjent fenomen", både i Vegdirektoratet og Statens Vegvesen. En rekke tiltak iverksatt etter utredning og i påfølgende rapport i 1999, synes å vise at tiltakene ikke har gitt målbare resultater som har økt trafikk- og rettssikkerheten omkring usikkerheten omkring bremseruleprøvere.

Denne rapporten (fra 1999) er unntatt offentlighet.

På tross av disse tiltakene med intern og ekstern opplæring i SVV eller i VD frem til d.d., kan det virke som om tiltakene ikke har gitt bedre kvalitet eller økt kunnskap om temaet.

Dokumentasjonsrapporten synliggjør bakgrunn og historikk knyttet til bruk av de forskjellige verktøy som har vært benyttet for måling av retardasjon. Rapporten synliggjør også de komplikasjoner som oppstår når en engasjert og kunnskapsrik person i SVV finner opp et nytt verktøy som kan avdekke de problemstillinger omkring vogntog som godkjennes uten feil, men som i realiteten aldri burde vært tillatt kjørt. I tillegg underkjennes tilhengere som burde vært godkjente, og i verste fall pålegges bileier kostbare endringer eller utbedringer som gjør tilhengeren livsfarlig å bruke.

Videre synes det dokumentert at "overprøvinger" av PKK nå godkjennes av SVV uten videre kontroll. Dette er i tillegg til kjent problemstilling med bremseruleprøvere, et meget alvorlig signal som gis til en bransje som gjennom flere år har signalisert mistillit ovenfor VD/SVVs håndtering av et viktig trafikk- og rettssikkerhets spørsmål. Hvem har nå ansvaret om SVV lar overprøvinger "skli gjennom" av forskjellige årsaker?

Dokumentasjonen synliggjør en kultur- og personellbehandling i SVV og VD som det er grunn til å stille en rekke spørsmål omkring.

- Oppfinnelsen (verktøyet), som meget enkelt kan eliminere en mangeårig og felles erkjent problemstilling, nedlegges det forbud mot å ta i bruk da det angivelig ikke understøttes av gjeldende EU-direktiv, eller ligger andre underliggende motiver bak?

I tillegg avdekkes et nært forhold mellom en sentral person i VD og næringslivet. Det kan se ut som om vedkommende har hatt stor innflytelse i VD, og som i forkant for sin pensjonstilværelse har tilrettelagt for sin nåværende konsulentvirksomhet.

Oppdragsgiverne har i tillegg til sitt personlige engasjement, arrangert demonstrasjon av hvilken trafikk- og rettssikkerhetsmessig risiko det innebærer for sjåførere og bileiere når de faktisk utsettes for feil ved tilfeldige kontroller eller ved PKK. I tillegg har det vært et betydelig engasjement i media, både lokalt på Sørlandet, men også i riksdekkende media.

Henvendelser til lokale og sentrale politikere, samt et utall av henvendelser ovenfor VD sentralt og SVV lokalt.

På tross av dette engasjementet har flere aktører opplevd og møtt konsekvensene av manglende forståelse og seriøs behandling fra VD og SVV. Fremlagt dokumentasjon viser en kultur og arroganse som ikke ivaretar, og langt fra fremmer trafikk- og rettssikkerhet, og ei heller forsvarlig personalpolitikk.

- Når en av de fremste fagpersoner innenfor bremseproblematikk på nasjonalt plan i SVV, blir "kneblet og tuktet", og hindret i å arbeide for økt trafikk- og rettssikkerhet, er det grunn til å stille flere spørsmål om Vegdirektoratets "**vedtatte policy**", gjelder for alle ansatte?

Det hele synes å fremkommer i sterk ubalanse i forhold til Kontrollveiledning – utekontroll av 1.7.2008 kapittel 1 – 1.1. Utekontrollpolicy for Statens Vegvesen sidene 10 – 12, hvor det bl.a. fremkommer at:

"Innledning

Et grunnleggende mål for Statens vegvesens utekontrollvirksomhet er at den skal være effektiv og kjennetegnes av tillit, lojalitet, likebehandling og kvalitet. Kontrollene skal utføres på en målrettet og effektiv måte av personell med riktig motivasjon og kompetanse. For å oppnå dette, er det viktig at hele Statens vegvesen har felles utgangspunkt for hvordan utekontrollvirksomheten skal drives. Formålet med dette dokumentet er å klargjøre hvilken policy Statens vegvesen skal ha når det gjelder utekontrollvirksomheten.

Utekontroll er et viktig trafikk sikkerhetstiltak

Statens vegvesen har en viktig og sentral rolle i trafikk sikkerhetsarbeidet. Et overordnet mål for Statens vegvesen er å redusere antall drepte eller hardt skadde i trafikken.

"Utekontroll er en løpende myndighetsoppgave som krever profesjonalitet og god kompetanse både faglig og mellommenneskelig. Det forutsettes derfor at en vesentlig andel av personellet som utfører utekontroller har dette som sitt hovedarbeidsområde over lengre perioder. Med unntak av spesielle aksjoner, skal det ikke brukes tilfeldig utvalgt personell med nødvendig kompetanse i utekontroll sammenheng".

Under kapitlet **Kompetanse** fremkommer:

"For å oppnå en effektiv, ensartet og profesjonell kontrollvirksomhet, skal det settes krav til den enkeltes kontrollør kompetanse. Tilsvarende er utekontrollpersonellet forpliktet til å delta i den opplæring som kreves for å utføre pålagte kontrolloppgaver. Dette innebærer også at kompetanse skal følges opp og kunne dokumenteres. osv....

Dette understøttes i tillegg til samferdselsministerens klare mål - 0 drepte og skadde i trafikken.

- Det synes rimelig å stille en rekke spørsmål om VD/SVV om deres policy og samfunns-ansvar ivaretas, eller tas på alvor i denne saken, eller gjelder den kun for alle andre enn ledelsen?

- **Ivaretar VD fri konkurranse og tillater de å slippe inn ny teknologi og kunnskap for å øke trafikk- og rettssikkerheten?**
- Hvordan kan det forsvares at VD gjentatte ganger, avviser utallige henvendelser fra næringen de er satt til å understøtte med de beste offentlige tiltak, lovverk og utførelse som kan gi økt trafikk- og rettssikkerhet?

I tillegg er en av deres fremste fagpersoner innen problematikken, avspist og nøytralisert gjennom en rekke tiltak som aktivt hindres kvalifisert utvikling og søken på ny kunnskap og teknologi.

Skulle saken ende opp som en sivil- eller strafferettslig sak, mener vi at det er et minimum av dokumentasjon som nå er vedlagt vår rapport, men alt mottatt materiale er tilgjengelig i saken.

Det tas selvsagt forbehold om at vi ikke er tilkommet all dokumentasjon som kan endre noe av det som fremkommer i rapporten eller dokumentasjonen. Vi kan heller ikke påta oss noen juridiske- eller økonomiske ansvar som en følge av sakens fremstilling eller dokumentasjon.

6.1 Presentasjoner

Det er utarbeidet flere presentasjoner av sakens ulike sider, samt underliggende dokumentasjon for de personer som vi mener er relevante å ha samtaler med. Disse fremkommer under tema "Fremdrift".

6.2 Sverige

Videre har vi hatt møte med representanter for Bevola AB i Sverige, (leverandør av bl.a. akslinger og bremses for tilhengere) samt tidligere ansatt og mangeårig spesialist på bremses i Scania i Sverige. Vedkommende er engasjert av Svenske Trafikkstyrelsen for å dokumentere at dagens kontrollmetoder (les. rulleprøvere) er tilstrekkelig for godkjenning av bremses på tunge kjøretøy. Under vårt møte med de ovennevnte personer fremkom det helt klart at utredningen ikke kan dokumentere at dagens kontrollmetode er tilstrekkelig for godkjenning, men inneholder som i Norge, en rekke usikkerhetsmomenter omkring rulleprøverne.

Finn Abrahamsen

Jan-Arnt Skjold