



**MASKIN-
ENTREPRENØRENE
FORBUND**



**Norges
Lastebileier-Forbund**

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Dato: 08.06.2012
Deres ref: 2012/035758-003
Vår ref: SU/Felles/021 (MEF)
JTM/MEF/red (NLF)

SVAR PÅ HØRING OM NY KONTROLLINSTRUKS – IMPLEMENTERING AV DIREKTIV 2010/48

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) og Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) avgir med dette felles høringssvar og har følgende kommentarer:

Hovedkonklusjon

NLF og MEF mener at det skal gjennomføres retardasjonsmålinger i forbindelse med testkjøring på vei i de tilfeller man er usikker på om kjøretøyet tilfredsstillende kravene, eller dersom en av partene krever det.

Generelt

Transport foregår i stadig større grad internasjonalt. Vi hører stadig oftere om internasjonale aktører som utfører transportoppdrag lokalt i Norge. Ofte er det ulovlige kabotasjeoppdrag som ødelegger markedet for en nasjonal bransje som fra før sliter med lav inntjeningsevne. For å sikre like konkurransevilkår bør derfor kontrollinstrukser harmoniseres i størst mulig grad med de instruksene og retningslinjer som transportører kontrolleres etter i andre land. De punktene vi i høringen er positive til må derfor sees i en slik sammenheng.

I høringen foreslås det særlige utstyrskrav i tillegg til det som følger av direktivet. Blant annet foreslås det krav om crosscheck-utstyr og utstyr for å kunne spinne opp hjul til 40 km/t. Vi er i utgangspunktet positive til at dette kommer, da dette gir en grundigere kontroll av kjøretøyet. Men, hvis slikt utstyr kun innføres som krav i Norge vil det føre til dyrere kontroller og virke konkurransevridende. Vi ønsker ikke en slik konkurransevridning. Det er viktig at norske myndigheter arbeider for å innføre dette kravet i direktivet.

Bremser

Når det gjelder nye krav til rullebremseprøver er vi av den oppfatning at direktivet i større grad enn det Vegdirektoratet legger opp til, sidestiller avprøving på vei med rullebremseprøver. Det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til påliteligheten til rullebremseprøvere som jo bare kontrollerer

bremsene i en hastighet av 2,5 km/t. En rekke sikkerhetssystemer på kjøretøyet virker ikke ved en slik hastighet.

Vi mener at rullebremseprøvere er egnet til å kontrollere det enkelte hjul på et kjøretøy, men at testkjøring på vei uansett bør foretas for å kontrollere hvordan et kjøretøy eller vogntog oppfører seg på veien, i større hastighet og med last. Vi mener derfor at det skal gjennomføres retardasjonsmålinger i forbindelse med testkjøring på vei i de tilfeller man er usikker på om kjøretøyet tilfredsstillende oppfyller kravene, eller dersom en av partene krever det.

Det er to hovedgrunner til at vi, basert på våre medlemsbedrifters erfaringer, foreslår at en av partene skal kunne kreve retardasjonsmåling: For det første at feil ved rullebremsetesten potensielt kan skape svært farlige situasjoner i trafikken ved at kjøretøy med godkjent test likevel ikke har tilstrekkelig bremskraft. For det andre at lastebileiere har opplevd å bli påført betydelige kostnader helt unødvendig som følge av feil ved rullebremsetesten.

Videre bør det stilles krav om at rullebremseprøveren er utrustet for å registrere aktuelt akseltrykk. Det bør anbefales at kjøretøyet er lastet til minst 60 prosent av tillatt totalvekt fordi systemer med nedtrekk viser seg å være tidkrevende i bruk. Alternativt må alle godkjente PKK-verksteder ha mulighet til å simulere last, og dette må i så fall være arrangert på en måte som gjør det enkelt å bruke. Dersom det av tekniske grunner ikke er mulig å bruke nedtrekk, må verksted og bileier avtale løsninger i det enkelte tilfellet.

Vedlikeholdsrutiner på rullebremseprøver-utstyret må dokumenteres og kalibrering må skje av et kalibreringsorgan sertifisert etter ISO-17025 slik at man sikrer uavhengig kontroll av verkstedenes måleutstyr. Vi som kunder må ha tillit til at alt kontrollutstyr er pålitelig og gir samme resultater over alt.

Kompetansekrav

Vi er kjent med at kompetansen hos de som utfører kjøretøy- og bremsekontrollene er varierende, og i den del tilfeller ikke god nok. Det er positivt at det i forslag til ny forskrift paragraf 14 punkt d foreslås krav til godkjent kompetanse. Vi mener en enhetlig, nasjonal praksis er nødvendig her. Det bør stilles krav til dokumentert kompetanse gjennom et kurs utarbeidet av Vegdirektoratet. Kurset må være gjennomført og bestått før disse personene kan gjennomføre periodisk kjøretøykontroll av tunge kjøretøy. Det bør videre stilles krav om at kontrolløren har en viss praktisk erfaring med å føre vogntog og det bør uansett være krav til at vedkommende har førerkort, da en kontroll medfører at man må prøve kjøretøyet på vei.

Usikkerheten må bokstavelig talt ryddes av veien

Til tross for at Vegdirektoratet i mange år har forsikret bransjen om rullebremseprøvenes pålitelighet, preges bransjen av at det til stadighet avdekkes eksempler på at så ikke er tilfelle. Dette kan ikke fortsette. I høringsnotatet framheves behovet for en rask, enkel og trygg kontroll som det er mulig å føre tilsyn med. Retardasjonsmåling er nettopp en slik kontrollmetode. Den gir et pålitelig resultat for kjøretøyets totale retardasjon, noe som ivaretar både trafikksikkerheten og rettsikkerheten til bileieren når gjentatte rullebremseprøver viser usikre og sprikende resultater.

Retardasjonsmåling er selve fasiten og er en sikker metode som avgjør hvorvidt et kjøretøy kan stoppe innenfor gitte krav eller ikke.

Om MEF og NLF

Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) er en frittstående bransje- og arbeidsgiverorganisasjon som representerer ca. 1.970 små, mellomstore og store bedrifter med ca. 26.000 arbeidstakere. Hovedtyngden av medlemsbedriftene driver maskinell anleggsvirksomhet, men forbundet organiserer også skogsentreprenører, brønnborere og gjenvinnings- og avfallsbedrifter. Samlet omsetter medlemsbedriftene for 50 milliarder kroner i året. Forbundet har egen hovedavtale med LO samt to landsdekkende tariffavtaler. MEF står utenfor NHO.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) er en nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for lastebileiere som driver yrkesmessig godstransport på veg i Norge og utlandet. NLF har ca 4000 medlemmer som eier 15 000 lastebiler/vogntog og lettere nyttekjøretøyer. NLFs medlemsbedrifter har 20 000 sysselsatte og omsetter for 25 mrd kr.

Med vennlig hilsen

Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) Norges Lastebileier-Forbund



Trond Johannesen
adm. direktør



Jan Terje Mentzoni
adm. direktør