

Jon.jorgensen @ vegvesen.no  
firmapost –sor@vegvesen.no

### Einar Eskilt

Under følger en oversikt over saksgangen, så en oppsummering av regler/fakta med spørsmål, til slutt spørsmål som må besvares ut fra krav til rettssikkerhet.

## Overprøving og tilsyn av Statens vegvesen ved Jon Jørgensen.

### Fakta før overprøving

Dato	År	Fra	Til	Sak
26. november	2015	Wist	Finsrud	EU Kontroll av semi. Zt på 0,52
28. desember	2016	Scania	Finsrud	EU Kontroll av semi. Zt på 0,32
1. januar	2017	Kombimatic	Finsrud	Kontroll på veg. Retardasjon 4,7m/s <sup>2</sup>
2. januar	2017	Scania	Finsrud	EU kontroll av semi . Zt på 0,38
2. januar	2017	Finsrud	SVV	Krav om overprøving
11. januar	2017	SVV	Finsrud	Svar på krav. Kontroll 25. januar
11. januar	2017	Helge/Per	SVV	Varslingsrapport om slett EU kontroll
12. januar	2017	Jørgensen	Finsrud	Ønskelig med samme beltegraver ved kontroll.
23. januar	2017	SVV	Finsrud	Kun eier får adgang til kontrollhall
24. januar	2017	Finsrud	SVV	Vil ha med H. tollefsen som fullmektig

### Fakta ved overprøving

Dato	År	Fra	Til	Kjørt	Sak
25. januar	2017	Fiane	Scania	30 km	Kontroll av SVV. Tollefsen tilstede Zt= 0,43
31. januar	2017	Fiane	Scania	30 km	EU kontroll Scania Zt = 0,47 Ble godkjent
1. februar	2017	Per Yngve	Jørgensen		Tlf samtale. Ble lovt tilbakering. Ikke fulgt opp. Ba om utskrift fra 0,47 test. Jørgensen hadde sett godkjent i datasystem. Ikke kontakt med Scania. Godkjente resultat
2. februar	2017	Jørgensen	Per Yngve		Jørgensen har spurt Scania om utskrift på E-post. Ikke fått svar. Mener han har fått det han har krav på. (godkjennelse i datasystem)
3. februar	2017	Per Yngve	Jørgensen		Notat om saken. Vedlagt evakuering av bremsetester med kommentar.
6. februar	2017	Per Yngve	Scania		Brev om å få testresultater fra 0,47 kontrollen. Dokumenterer kravet
6. februar	2017	Scania	Per Yngve		Nektes dokumentasjon. Er sendt til SVV. All dokumentasjon skal gå gjennom SVV
6. februar	2017	SVV	Finsrud		Rapport om overprøving. Anser saken som avsluttet. Ikke vedlagt utskrifter fra overprøving eller 0,47 kontrollen.
6. februar	2017	SVV	Finsrud		Oversender utskrifter fra bremseprøver ved overprøving. Sier det var en inkurie at de ikke var med rapporten. 0,47 kontrollen ikke vedlagt.
6. februar	2017	Per Yngve	SVV		Takker for utskrift. Ber om 0,47 utskriften. Brev til Scania adresseres til SVV. Tilbakeviser at han ensidig kan avslutte saken.
7. februar	2017	Per Yngve	SVV		Viser til at Scania har oversendt 0,47 utskriften til SVV. Ber om å få den oversendt
8. februar	2017	SVV	Jørgensen		SVV ber om bekreftelse på fullmakt til Per Yngve. Finsrud bekrefter fullmakten.

## Fakta og rettsregler

Inneholder deler av fakta og relevante rettsregler. Dette må vurderes i sammenheng med rapport og tilleggsrapport i forbindelse med varsling til Vegdirektoratet.

### Kontroll ved Wist og kontroll ved Scania

Tilhenger JY 6537 er en Trail King Truck semitrailer. Den er første gang registrert 12. desember 1996. Finsrud kjøpte den i 2015. Den var da godkjent ved EU kontroll med en Zt verdi på 0,52.

Ny EU kontroll ble tatt av Scania 28. desember 2016. Zt var da på 0,32. Det ble gjort følgende bemerkninger av karakter 2 etter kontrollinstruksen (relevant for bremsekontrollen).

- Bremsvirkningen var for svak (Zt på 0,32 kravet er 0,45)
- Defekt låsning hevarm vs på aksel 2 og vs/hs aksel 3
- For dårlig bremsevirkning på parkeringsbrems. (Målt til 15 % krav er 18 %)
- merkeplate for ventil mangler

Mellom kontrollen i 2015 og kontrollen ved Scania i 2016 var hengeren kjørt ca 200 mil. Det var ikke foretatt reparasjoner eller endringer ved bremsesystemet. Etter kontrollen ved Scania ble bileier informert om at bremsebåndene var glaserte, en reparasjon ville komme på over 50 00kr. De som foretok EU kontrollen var de samme som skulle reparere hengeren. Hengeren ble ikke varmkjørt før kontrollen og temperaturer ble ikke målt.

## Forskrifter og direktiv

### Krav til bremsevirkning

Bremsekrav etter kontrollinstruksen er 45% for tilhengere (gruppe O) som er registrert før 28. juli 2010. På kontrollinstruksens forside står; "(Dekker direktiv 2009/40/EF, senest endret ved direktiv 2010/48/EU)".

Kravet i direktivet er: Kjøretøyer, der er registreret inden dette direktivs ikrafttræden: Kategori N1: 45 % Kategori M1, M2 og M3: 50 % ( 2 ) Kategori N2 og N3: 43 % ( 3 ) Kategori O2 (XX) ( c ), **O3 og O4: 40 % ( 4 )** Utgangspunktet for tilhengere registrert før 31. desember 2011 er **i følge direktivet 40%**, men det er satt en fotnote 4 som sier: "**43 % for sættevogne** og påhængskjøretøyer med trækstang, der er registreret efter 1988, eller fra den dato, der er angivet i kravene, idet det seneste tidspunkt lægges til grund"

### Vd har gitt følgende utfyllende forklaring til kontrollorganene:

*"Det kan også presiseres at kontrollinstruksen bygger på punktene i direktiv 2009/40/EF, senest endret ved direktiv 2010/48/EU. Noen punkter har vært vanskelige å oversette, andre kan synes å ha større relevans i andre medlemsstater. Det kan derfor i noen tilfeller både forekomme formuleringer som kan virke litt ukjente og kontrollpunkter som kan synes mindre relevante".*

## Spørsmål 1

- *Alle resultatkrav i kontrollinstruksen er i samsvar med direktiv 2010/48, unntatt Zt kravet til den aktuelle semitraileren. Er dette en feil, eller er det en begrunnet endring?*

## Parkeringsbrems

Tilhengeren har parkeringsbrems på første og andre aksel. På første testen fra Scania ble bremsevirkningen på begge akslene målt. Resultatet var 15 % og kravet var 18 %. Ved andre testen hos Scania hvor bremsevirkningen på akslene var større, ble ikke parkeringsbremsen målt på andre akselen. Bremsevirkningen ble anmerket til å være bare 7 %.

### Kontrollinstruksens krav til parkeringsbrems

Kravet til parkeringsbremseanleggets virkning er at det skal holde kjøretøyet i ro i en bestemt helning. For kjøretøy registrert etter 1.10.92, er helningen 18 % (tilsvarende en vinkel på  $10,2^\circ$  og en bremsevirkning  $z = 0,177$ ).

Instruksens krav til mangelmerknad er:

- a) Parkeringsbremsen holder ikke kjøretøyet i ro i foreskrevet helning. 2

## Spørsmål 2

- *Hvorfor er ikke andre akselen med i bremsevirkningen for parkeringsbremsen ved test 2?*
- *Bremsen er testet på rulleprøver. Mangelmerknad er at den er prøvd i foreskreven helning.*
- *Det er "barnelærdom" at statisk friksjon mellom trommel/skive og belegg som regel er høyere enn glidende friksjon. Hvilke vurderinger er lagt til grunn når det forlanges reparasjon(2)?*
- *Hva var resultatene ved overprøvingen til SVV?*
- *Hvorfor er ikke eier informert om godkjenning?*

## Gjennomsnittsmåling av bremsekraft

På tester både fra Scania og SVV er det på utskriften anmerket at det er tatt spissverdi ved måling av bremsekraft.

### Kontrollinstruksens krav til gjennomsnittsmåling av bremsekraft

Generelle krav ved 1.2.2. Bremsevirkning:

Ved måling av bremsekraft for å vurdere/beregne bremsevirkning og/eller skjevhet mellom hjul på samme aksel, brukes gjennomsnittsverdien når bremsekraften pulserer.

## Spørsmål 3

- *Hvorfor er det ikke tatt gjennomsnittsverdi ved målingene?*

## Varmkjøring av bremses

Før bremsetestene ble hengeren kjørt ca 30km. Under denne kjøreturen ble ikke bremsene varmkjørt. Det ble heller ikke foretatt varmkjøring av bremsene av Scania eller SVV før testene. Ved testen til SVV mener Jørgensen at temperaturene ble målt og at de var mellom 80 og 100 grader. Dette er en uvanlig høy temperatur etter vanlig kjøring. Målingens store differanser viser også at de er unøyaktige.

Temperaturene ble samtidig målt av Helge Tollefsen. Alle ble målt nederst på tromlene og det ble kjørt med håndflata på tromlene. Målingene gav følgende resultat i grader:

Aksel 1. venstre hjul 38 - høyre 46

Aksel 2. venstre hjul 51 - høyre 54

Aksel 3. venstre hjul 58 - høyre 68

Dette er normale temperaturer etter normal kjøring og stemmer med temperaturmålinger i undersøkelser av Vegdirektoratet i 2000.

### Kontrollinstruksens krav til varmkjøring

Generelle krav ved 1.2.2. Bremsedevirking; bremsekontroll i rulleprøver:

*"Bremsene skal være noe varmkjørt".*

SVV ved regionvegkontoret har sendt instruks til kontrollorganene om at bremsene må varmkjøres før de testes på rulleprøver.

## Spørsmål 4

- *Hvorfor ble ikke bremsene varmkjørt før bremsetestene?*
- *Bør ikke en kontrollør med nødvendige kunnskaper og erfaring kunne bedømme om hengeren har en retardasjon på  $3,2 \text{ m/s}^2$  eller over  $4 \text{ m/s}^2$  ved varmkjøring?*

## Måling av ovalitet

Etter tidligere kontrollveiledning skulle pulsering registreres ved en bremsekraft på 600 daN og være maksimalt 30 % dvs. 180 daN. Informasjon bl.a. fra BM dokumenterte at pulseringen i et relevant bremseforløp var konstant, den ble ikke endret ved høyere bremsekraft.

For en del år siden ble det foretatt pulseringsmålinger for NVF og Vegdirektoratet på glattkjøringsbane (ved Finn Larstuen og Jens Storhaug.) Målet var om stor pulsering innvirket på ABS systemet.

Testene skulle tas med en uvanlig høy pulsering, for å oppnå dette ble skivene ødelagt ved dreining. Det ble da registrert en pulsering på ca 260 daN målt på rulleprøver. Det førte til store vibrasjoner på forakselen.

## Kontrollinstruksens krav til ovalitet

Generelle krav ved 1.2.2. Bremsvirkning :

"Registrering av pulsering på rulleprøver gjøres like før blokkering".

e) For stor pulsering i bremskraft ved hver hele omdreining av hjulet. Mer enn 30 % av høyeste verdi, eller vesentlig pulsering ved prøvekjøring (gir karakter 2).

Det er i dag vanlig med foraksel med registrert totalvekt på 8 000 kg. En vanlig K verdi på rulleprøveren er 0,55. Ved test på forakselen er overføring av vekt til de bakre akslene ubetydelig med normal akselavstand (under 100 kg). Det betyr at like før blokkering vil bremskraften på forhjulene være ca 2 200 daN. **Tillatt ovalitet blir da 660 daN.** Det er en pulsering som medfører stor fare ved kjøring.

## Undersøkelse av Pulsering av SVV

Det ble i 1995 foretatt en stor undersøkelse av pulsering. Resultatene under er vist i prosent av 600 daN. Av 2 056 hjul var det bare 41 hjul som var over 180 daN og ingen var i nærhet av grensen i kontrollinstruksen. Føreren klagde på pulsering før den var i nærheten av 180 daN.

Tabellen under viser **gjennomsnittlig** pulsering på hvert hjul for Mercedes, Scania, Volvo, tilhengere, semitrailere og busser. De aller fleste kjøretøyene har tillatt vekt over 12 000 kg og pulseringen er da målt ved 600 daN og regnet ut i prosent av denne verdien.

aksler merke	1 aksel		2 aksel		3 aksel	
	venstre	høyre	venstre	høyre	venstre	høyre
Mercedes	3,9%	4,4%	7,6%	8,2%	11,7%	8,0%
Scania	4,5%	4,4%	7,3%	8,3%	3,5%	3,3%
Volvo	7,8%	6,9%	9,8%	10,1%	5,9%	5,5%
Tilhengere	7,6%	5,7%	6,7%	4,1%	7,1%	3,5%
Semitrailere	2,8%	6,2%	6,7%	4,1%	4,7%	3,6%
Busser	6,2%	5,2%	9,0%	7,0%	-	-

Maksimal tillatt pulsering er 30 %. Som vi ser av tabellen ligger de målte gjennomsnittsverdiene godt under denne grensen. Av 450 kontrollerte kjøretøy med til sammen 2056 hjul var det bare 41 hjul som hadde pulsering over 30 % (over 180daN).

## Spørsmål 5

- Er kravet i kontrollveiledningen feil?
- Hvis ikke; hvilke praktiske prøver ligger til grunn for de høye verdiene?

## Kontrollinstruksen og ISO standardens krav til starttrykk

### Utdrag fra Kontrollinstruksen

Bremsekontrollen utføres i henhold til ISO 21069-1 som gjelder for kjøretøy med totalvekt over 3,5 tonn, og som er utstyrt med trykkluftoperert driftsbremseanlegg. Bremsetesten utføres i samsvar med kap.5.3.3.3 som beskriver "ett-punkts metoden" - "One-point measurement method".

### Utdrag Fra ISO standarden

#### 5.3.3.3 Ett-punkts målemetode

Ved prøven av hver aksel må minst 30 % av beregningstrykket i bremseklokka oppnås ved normal aksellast, passende last på kjøretøyet eller lastsimulering. Dette er viktig for påliteligheten av den beregnede bremsekraft. Nasjonale bestemmelser kan kreve at det skal oppnås høyere prosent. Ett-punktsmålingen er mulig fordi startetrykket er fastsatt **til 40 kPa** og dette gir en fast verdi for alle startetrykk.

### Utdrag av ISO forutsetning for å bruke ett-punkts målemetode:

- hvis ingen av disse metodene er brukbare, er det tillatt å bruke ett-punkts metode med følgende tilleggsforutsetning: Startetrykket som er fastsatt til 40 kPa, skal ikke avvike mot høyere verdier fordi dette ville utgjøre en økende feilkilde. Startetrykket skal kontrolleres før målingen gjøres.

## Spørsmål 6

- *Starttrykket avviker på mange av målingene mot høyere verdier. Er det da forsvarlig å bruke formelen?*
- *Hva kan grunnen være til store avvik på starttrykket (både mot høyere og lavere verdier)?*

## Norges forpliktelser

Etter første PKK ved Scania fikk bileier beskjed om at bremsebåndene var glasert. Det er en reparasjon som ville komme på over kr 50 000. Bremsebåndene var ikke kontrollert, kjøretøyet var ikke prøvd på vegen, det eneste grunnlaget var PKK utskriften fra bremseprøveren. Eier tok kontakt med Kombimatic som tok en retardasjonsprøve på veg. Resultatet var en retardasjon på  $4,7\text{m/s}^2$ . Dette var en klar dokumentasjon på at båndene ikke var glaserte, men hadde nødvendig friksjon mot tromlene. Hadde ikke eier tatt denne testen hadde han reparert etter informasjon fra Scania.

Scania varmkjørte ikke bremsene, ved en varmkjøring ville en kontrollør som behersket arbeidet, uten bruk av måleutstyr, fastslått at retardasjonen ikke kunne være så lav som  $3,2\text{m/s}^2$ . De som hadde ansvaret for PKK var de samme som under kontrollen kom med forslag på reparasjon.

## Direktiv 2009/40/EF

Den tekniske kontroll i henhold til dette direktiv skal udøves af medlemsstaten, af offentlige særligt udpegede organisationer, eller af de organer eller virksomheder, der er udpeget af staten, herunder også behørigt autoriserede private organer, som virker 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.

## Spørsmål 7

- *Hvilket tilsyn er utøvd ved kontroll av tilhenger JY 6537?*
- *Mener tilsynet at kontrollene har vært objektive og av høy kvalitet?*

## Samling av spørsmål til SVV

**Under er samlet tidligere stilte spørsmål i denne rapporten sammen med en del nye spørsmål. Spørsmålene går på alle utskriftene og saksbehandling.**

## Nye spørsmål

### *Adgang kun for eier/fører*

Jon Jørgensen sier i E-post 23. januar til bileier at kun fører /eier vil få adgang til kontrollorganet ved overprøvingskontrollen. Det er bileier som også er fører.

- *Eier er ikke "bremsekyndig" i relasjon til PKK. Hvorfor nektes han å ha med en helper eller observatør ved kontrollen? Hva er det juridiske grunnlaget for å nekte adgang?*

### *Bremsehevarmer*

- *Er bremsehevarmene godkjent ved overprøvingen?*
- *Er det funnet feil ved andre bremsehevarmer?*

### *Generelt om prøver tatt av Scania*

- *Er det bemerkninger om registrert bremsekraft i relasjon til målt Px trykk*
- *Er det bemerkninger til registrert forhold mellom Pm og Px trykk*

### *Bruk av aktuelle vekter.*

*Ved de to første testene til Scania og de to siste testene til SVV var aktuell vekt og lastplassering lik ved alle prøvene. Det er store ulikheter ved de aktuelle vektene. Vektene legges til grunn ved retardasjoner i diagram i relasjon til Pm trykket.*

- *Mener SVV at de aktuelle vektene har slik kvalitet at de kan brukes ved diagramutregninger?*
- *Er kvaliteten på målingene i samsvar med ISO-21069 A.3.2 Vertikal last?*
- *Hva er grunnen til de ulike resultatene*

### **Årsak til uakseptable avvik**

Første prøven ble tatt av Scania 28. desember med Zt på 0,32. Overprøvingen ble tatt 25. januar med Zt på 0,43. Jon Jørgensen sier i sin rapport, ref 17/5017-4:

Erfaringer viser at for kjøretøy som har stått en periode vil kjøring og bruk av bremsesystem ha en positiv effekt når bremsekontroll og beregning av bremsevirkning skal foretas.

1. januar ble det tatt bremseprøver på veg. Etter varmkjøring ble det tatt fire tester, alle med samme resultat på  $\approx 0,47$ . Resultatet var da redusert pga rullemotstand. Resultatet på veg har vært  $\approx 0,47$  under alle testene som er tatt på rulleprøver. Jørgensens erfaring bygger på rulleprøvekontroll. Hvilken betydning har det at bremsene endres når kjøretøyet står stille, mens akselen som bremses har en hastighet på 2,5km/t? Betyr ikke det at resultater fra rulleprøveren ikke har nødvendig sikkerhet når det skal fattes vedtak med stor betydning for trafikk-og rettssikkerhet? De fleste kjøretøy står nødvendigvis stille i perioder.

Er det ikke virkeligheten som er avgjørende; resultatene på veg er tilnærmet like, alle med akseptable avvik. Burde ikke bremsene testes på veg? Se rapport fra Vegdirektoratet fra 2000. Denne viser resultater fra 144 kontroller på rulleprøver og ca 40 tester med motometer på veg. Prøvene ble tatt over flere måneder med opphold hvor kjøretøyet stod stille. Vegresultatene var relativt like mens resultatene fra rulleprøvere hadde uakseptable store avvik.

- *Mener SVV at de korte periodene kjøretøyet står stille er årsak til "bremsesvikt"*
- *Hvorfor ble ikke bremsene varmkjørt?*
- *Hvilke prosedyrer skal følges før rulleprøvekontroll når kjøretøyet har stått stille?*
- *Hvorfor informeres bileier om glaserete bånd når det kan rettes ved en kort kjøretur?*
- *Hvorfor ble ikke bremsene testet på veg?*

### **Tidligere spørsmål (oppsummering fra side 3 til 7)**

#### **Krav til Zt (Spørsmål 1)**

- *Alle resultatkrav i kontrollinstruksen er i samsvar med direktiv 2010/48, unntatt Zt kravet til den aktuelle semitraileren. Er dette en feil, eller er det en begrunnet endring?*

#### **Parkeringsbrems (spørsmål 2)**

- *Hvorfor er ikke andre akselen med i bremsevirkningen for parkeringsbremsen ved test 2?*
- *Bremsen er testet på rulleprøver. Mangelmerkna er at den er prøvd i foreskrevet helning.*
- *Det er "barnelærdom" at statisk friksjon mellom trommel/skive og belegg som regel er høyere enn glidende friksjon. Hvilke vurderinger er lagt til grunn når det forlanges reparasjon?*
- *Hva var resultatene ved overprøvingen til SVV?*
- *Hvorfor er ikke eier informert om godkjenning?*



### Gjennomsnittsmåling (spørsmål 3)

- *Hvorfor er det ikke tatt gjennomsnitt ved målingene?*

### Varmkjøring (spørsmål 4)

- *Hvorfor ble ikke bremsene varmkjørt før bremsetestene?*
- *Bør ikke en kontrollør med nødvendige kunnskaper og erfaring kunne bedømme om hengeren har en retardasjon på  $3,2 \text{ m/s}^2$  eller over  $4 \text{ m/s}^2$  ved varmkjøring?*

### Ovalitet (spørsmål 5)

- *Er kravet i kontrollveiledningen feil?*
- *Hvis ikke; hvilke praktiske prøver ligger til grunn for de høye verdiene?*

### Starttrykk (spørsmål 6)

- *Starttrykket avviker på mange av målingene mot høyere verdier. Er det da forsvarlig å bruke formelen?*
- *Hva kan grunnen være til store avvik på starttrykket (både mot høyere og lavere verdier)?*

### Norges forpliktelser (spørsmål 7)

- *Hvilket tilsyn er utøvd ved kontroll av tilhenger JY 6537?*
- *Mener tilsynet at kontrollene har vært objektive og av høy kvalitet?*

## Tilsyn med kontrollorgan

Regionvegkontoret skal føre tilsyn med de kontrollorgan som utfører PKK. Se forskrift om PKK § 23 og § 24. Tilsynet er garantist for at bileier får en objektiv kontroll av høy kvalitet, og at hans rettssikkerhet blir ivaretatt. De skal reagere når det foreligger alvorlige og/eller gjentatte brudd på kontrollinstruksen eller forskrift om PKK. De skal kontrollere at kvalitetsstyringssystemet fastlegger og beskriver prosedyrer for gjennomføring av periodisk kontroll av kjøretøy, og at det er prosedyrer for behandling av eventuelle klager på kontrollen.

Det er dokumentert store avvik og feil ved kontrollen av JY 6537. Dette er behandlet i varslingsrapport til Vegdirektoratet den 11. januar 2017 med vedlegg, og i tilleggsrapport av 21. februar 2017 med vedlegg.

Rettsikkerhetskrav er blant annet at bileier skal kunne kontrollere at vedtak har hjemmel i regler, at han ikke er utsatt for overgrep og vilkårlighet, han skal ha mulighet til å forsvare sine interesser, han skal også ha mulighet for å forutberegne sin rettsstilling og klage på kontrollen.

Bileier ønsket en overprøving for å få en kontroll av resultater og saksbehandling til Scania. Han regnet med at tilsynet ville kontrollere resultatene og informere om grunnen til de store avvikene. Han opplevde overprøvingen som et subjektivt samarbeid mellom kontrollorganet og tilsynet for å sette ham "sjakk Matt". Er ikke dette i strid med internasjonale forpliktelser?

Det er fire utskrifter fra bremsetester som alle har uakseptable store avvik og feil. Tilsynet må dokumentere hva som er rette resultater og begrunne de store avvikene. Bileier har ikke fått informasjon om eventuell klagebehandling. Denne informasjonen fikk han av sin fullmektig.

## Spørsmål

- Hva er rette resultater for Zt, håndbrems, ovalitet, skjevhet og starttrykk?
- Hva er grunnen til de store avvikene?
- Hvorfor er ikke bileier informert om klageadgangen?
- Er kontrollen utført etter kontrollinstruksen?
- Er kontrollen utført etter forskrifter om PKK?
- Er kontrollen utført etter prosedyrer for PKK i kvalitetssikringssystemet?
- Hvilke reaksjoner er tatt mot kontrollorganet for å bedre PKK kontrollene?

Vi har fått alle utskrifter fra bremsetestene, unntatt den siste fra Scania (sendt til SVV). To utskrifter fra Scania ble levert bileier ved kontrollen. To utskrifter fra kontrollen til SVV ble sendt oss den 6. februar, kontrollen var den 25. januar. Ved oversendelsen skriver Jørgensen(SVV);

*"Ved en inkurie ble ikke testrapporten lagt ved tilbakemeldingen etter overprøving".*

Det er tydelig at Jørgensen mener testrapporten skal leveres bileier ved kontrollen.

Testrapporten er informasjon til bileier hvor han kan kontrollere at kravene til rettsikkerhet er fulgt. Han kan kontrollere at han ikke er utsatt for vilkårlighet, at kontrollpunktene og resultatene er etter kontrollforskriftene, at vedtakene har rett hjemmel, at utregningene er rette, at registrerte verdier er naturlige, at oppregningene stemmer, at eventuelle vektorer stemmer, at det er brukt rette Px/Pm trykk, at det er brukt rett beregningstrykk, at starttrykk er etter forskriftene, at registrerte bremsekrefter har sammenheng med rett trykk, at bremsekrefter som brukes ved utregninger er registrert etter kontrollinstruksen. Han kan også bruke utskriften til å forutberegne sin rettsstilling ved en eventuell etterkontroll eller ved neste PKK. Bileiers krav til informasjon går også fram av fvl.§§ 21,24 og 25 samt ISO-21069 punkt 5.

Vi ønsker også snarest tilsendt testrapport fra siste kontrollen som ble utført av Scania.

Jon Jørgensen har hatt ansvaret for saksbehandling og overprøving i denne saken. Han har også utøvende ansvar for tilsyn av kontrollorganene i region Sør. Han sier i sin rapport: "vi anser saken som avsluttet fra vår side". På E-post sier han; "for øvrig ønskes at videre henvendelser om sak vedr, JY 6537 sendes til firmapost –sor@vegvesen.no alternativt SVV, Serviceboks 723-4808 Arendal"

Vi forventer at den leder som har overordnet ansvar for denne saken nå overtar ansvaret Jørgensen har frasagt seg.

Arendal 14. mars 2017

Med hilsen

Per Yngve Knudsen  
Fullmektig for  
Øystein Finsrud

Helge Andersen