



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til ny forskrift om arbeid på kjøretøy og oppheving av forskrift av 13. mai 2009 nr. 589 om kjøretøyverksteder

Statens vegvesen
Divisjon Trafikant- og kjøretøy
10. januar 2020

1 Innholdsfortegnelse

1	Innholdsfortegnelse	2
2	Innledning	5
3	Høringsfrist mv.	5
4	DEL I.....	6
4.1	Innledning	6
4.2	Historisk bakgrunn og dagens rettstilstand	6
5	Ulike modeller for regulering av kjøretøyverksteder	7
5.1	Regulering av kjøretøyverksteder i andre land	7
5.2	Vurdering av modeller og handlingsrommet ved beslutning.....	9
5.3	Statens vegvesens anbefaling av modell	9
6	DEL II.....	11
6.1	Innledning	11
6.2	Ny tittel på forskriften	11
7	Kapittel 1 – Innledende bestemmelser	12
7.1	§ 1. Formål	12
7.2	Nærmere om forslaget til § 1	12
7.3	§ 2. Virkeområde – forslag til ordlyd	13
7.4	Nærmere om forslaget til endringer i § 2	13
7.5	Bruk av brukte deler	14
8	Kapittel 2 – Godkjenning av arbeid på kjøretøy	15
8.1	Forslag om endring av tittel på kapittel 2	15
8.2	§ 3. Godkjenningspliktig arbeid	15
8.3	Nærmere om forslaget til endringer	15
8.4	§ 4. Kategorier av kjøretøyverksteder	18
8.5	Nærmere om forslaget til endringer av § 4 (gjeldende § 3)	19
8.6	§ 5. Særlig arbeidstillatelse	25
8.7	Nærmere om forslag til endringer til § 5	26
8.8	§ 6 Unntak fra krav til godkjenning	30
8.9	Nærmere om forslaget til endringer	31
9	Kapittel 3 – Vilkår for godkjenning	35
9.1	§ 7. Krav til lokaler og teknisk utstyr for kjøretøyverksted	35
9.2	Nærmere om forslaget til endringer til § 7	35
9.3	§ 7 a. Mobile verkstedtjenester.....	38

9.4	Nærmere om forslaget til ny § 7a	38
9.5	§ 8. Regelverk m.m.	41
9.6	§ 9. Teknisk leder og kompetent stedfortreder	41
9.7	Nærmere om forslag til endringer	42
9.8	§ 10. Krav til teknisk leder.....	43
9.9	Nærmere om forslag til endringer	44
9.10	§ 11. Krav til personale	50
9.11	Nærmere om forslag til endringer	50
9.12	§ 12. Gebyr	51
9.13	Nærmere om forslaget til ny § 12.....	51
9.14	§ 13. Dokumentasjon på godkjenning.....	54
9.15	Nærmere om forslaget til endringer	54
10	Kapittel 4 – Kjøretøyverkstedets plikter.....	56
10.1	§ 14. Plikter som kjøretøyverksteddriften medfører	56
10.2	Nærmere om forslag til endringer i § 12	56
10.3	§ 15. Plikt til å opprette kvalitetsstyringssystem	58
10.4	Nærmere om forslag til endringer	58
10.5	§ 16. Utforming og innhold av kvalitetsstyringssystemet	60
10.6	Nærmere om forslag til endringer	60
10.7	§ 17. Dokumentasjon	61
10.8	Nærmere om forslag til endringer	61
11	Kapittel 5 – Tilsyn og reaksjoner	62
11.1	§ 18. Tilsyn	62
11.2	Nærmere om forslag til endringer	63
11.3	§ 19. Reaksjoner	66
11.4	Nærmere om forslag til endringer	67
12	Kapittel 6 – Avsluttende bestemmelser	72
12.1	§ 20. Administrative bestemmelser	72
12.2	Nærmere om forslag til endringer	72
12.3	§ 21. Saksbehandlingsregler	73
12.4	Nærmere om forslag til endringer	73
12.5	§ 22. Unntak.....	74
12.6	Nærmere om forslag til endringer	74
12.7	§ 23. Overgangsordninger.....	75

12.8	Nærmere om forslag til ny § 23.....	75
12.9	§ 24. Ikrafttredelse.....	77
13	Økonomiske og administrative konsekvenser	78
13.1	Konsekvenser for Statens vegvesen og bransjen.....	78

2 Innledning

Statens vegvesen sender med dette på offentlig høring forslag til ny forskrift om arbeid på kjøretøy og oppheving av forskrift nr. 589 om kjøretøyverksteder av 13. mai 2009.

Statens vegvesen er forskriftsmyndighet for forskrift om kjøretøyverksteder, jf. delegeringsvedtak av 20. august 2009 nr. 1530 og delegeringsvedtak 4. mai 2018 nr. 704, og delegert myndighet til – gjennom forskrift – å fastsette detaljerte krav til godkjenning og tilsyn med virksomhet og personer som foretar arbeid på kjøretøy.

Regelverksarbeidet har vært delt inn to faser, der del I har gått ut på å kort utrede ulike løsninger med godkjenning- og tilsynsordningen for kjøretøyverksteder som vurderes å ligge nærmest i NTP-målene om nullvisjonen og sunne og like konkurranseforhold i verkstedbransjen. Utredningen synliggjør ulike modeller for godkjenning og tilsyn med verksteder, og en vurdering av hvilken ordning som antas å ligge nærmest måloppnåelse. Ved vurdering av en anbefalt ordning for godkjenning og tilsyn med verksteder, er det sett hen til den mest hensiktsmessige og gjennomførbare løsningen.

Del II gjelder forslag til ny forskrift med utgangspunkt i den valgte modellen. En revidering og forslag til ny forskrift skal søke å løse utfordringene prosjektet har identifisert. Forskriften er blitt endret flere ganger de senere årene, senest i 2018. Dette har imidlertid vært endringer i enkeltstående bestemmelser uten noen gjennomgående revisjon av forskriften som sådan. Behovet for en fullstendig revidering av verkstedforskriften har vært etterlyst av bransjen ved flere anledninger.

3 Høringsfrist mv.

Høringsfristen settes til 10. april 2020.

Ny forskrift vil ha ikrafttredelse 1. juli 2020. Samtidig vil gjeldende forskrift om kjøretøyverksteder, oppheves.

4 DEL I

4.1 Innledning

Norge har over lang tid vært et foregangsland innen trafikksikkerhet på veg. Vegtrafikkulykker utgjør et betydelig samfunnsproblem gjennom store menneskelige tap og samfunnskostnader.

Kjøretøyverkstedene er gjennom gjeldende godkjennings- og tilsynsordning gitt en viktig rolle i arbeidet med å holde kjøretøyparken i trafikksikker stand. Tanken bak den offentligrettslige reguleringen av verkstedbransjen er at man gjennom å sette krav til kjøretøyreparasjoner og å følge dette opp gjennom tilsyn fører til bedre standard på reparasjonene med færre feil og mangler som resultat. Dette vil igjen bidra til færre trafikkulykker.

Det eksisterer per i dag ingen statistikk eller informasjon om godkjennings- og tilsynsordningens virkning på ulykker i trafikken. Det er imidlertid klart at krav til verkstedbransjen har som formål å sette en viss standard for tjenestene verkstedene leverer med videre konsekvens at kjøretøyene er i minst like god trafikksikkerhetsmessig stand som før behovet for reparasjon oppstod.

Når det er behov for reparasjon av kjøretøy, må det være et retningsgivende mål at kjøretøyene blir minst like trafikksikre som før skaden eller reparasjonsbehovet inntraff. Målet om nullvisjonen må derfor ha en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, med fokus også på kjøretøyrettede tiltak.

Omfanget av ulovligheter innen kjøretøyområdet er økende, eksempelvis gjennom ulovlig verksteddrift, med tilhørende brudd på regelverk om arbeidsforhold og lønn. Disse aktivitetene har ikke bare en negativ betydning for trafikksikkerhetsarbeidet, men er også skadelige for konkurransevilkår, forbrukerrettigheter, skatt og avgiftsplikten, arbeidsmiljøloven mv.

Kjøretøy med ny teknologi er utstyrt med systemer for førerstøtte og annen teknologi som skal redusere risikoen for ulykker og skadeomfanget. Dertil oppstår det et behov for at kjøretøy som repareres stilles i samme sikkerhetsmessige tilstand som før reparasjonsbehovet oppstod. Den teknologiske utviklingen i kjøretøyindustrien har ført til at dagens biler er avanserte, blant annet med bruk av høyfasthetsstål og komposittmateriale, og med andre sammenføyningsmetoder enn tidligere. Dette stiller store krav til den som utfører skadereparasjoner. Verkstedlovgivningen må derfor bygge på en grunnleggende forutsetning om at den som utfører reparasjonsarbeid både er kvalifisert til å reparere det aktuelle kjøretøyet og den aktuelle skaden.

4.2 Historisk bakgrunn og dagens rettstilstand

Tidligere lov om godkjenning av bilverksteder av 1947, forskrifter om bilverksteder, bensinstasjoner mv. av 1973 og forskrift om kjøretøyverksteder av 1978, hadde alle til felles at de inneholdt detaljert regulering spesielt hva gjelder utstyrskrav. Dagens forskrift om

kjøretøyverksteder med ikrafttredelse 2009 innebar i så måte en sterk forenkling av regelverket med henvisning til rettslige standarder fremfor detaljregulering i forskriften.

Forskrift om kjøretøyverksteder av 13. mai 2009 nr. 589, gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 19 b, trådte i kraft 1. oktober 2018, og erstattet tidligere bestemmelser i vegtrafikkloven §§ 19 a og 13 femte ledd. Bestemmelsen innebærer at departementet, i forskrift kan fastsette detaljerte krav og plikter for verksteder, godkjenning av teknisk leder i virksomheten og gi regler om tilsyn. Bestemmelsen skal også dekke tilsyn med ulovlig verksteddrift, det vil si tilsyn der det er sannsynlig at en virksomhet eller person foretar arbeid som krever godkjenning.

Formålet med lovendringen i vegtrafikkloven § 19 b var blant annet å gi hjemmel for mer effektive reaksjoner i forvaltningssporet mot brudd på regelverket, herunder også ulovlig verksteddrift. Endringene i vegtrafikkloven § 19 b har isolert sett fremtunget et nødvendig behov for å endre forskrift om kjøretøyverksteder.

5 Ulike modeller for regulering av kjøretøyverksteder

Godkjenning av virksomheter som driver godkjenningspliktig arbeid er etter dagens forskrift, bygget på en modell med stor grad av offentligrettslig regulering. Det innebærer at den som skal foreta godkjenningspliktig arbeid på kjøretøy – som den klare hovedregel – må ha godkjenning som kjøretøyverksted eller gjennom særlig arbeidstillatelse gitt av Statens vegvesen. For å få godkjenning må man oppfylle spesifikke krav til kompetanse, lokaler og utstyr mv. Statens vegvesen er også tilsynsmyndighet for virksomheter som driver godkjenningspliktig arbeid og ulovlig verkstedvirksomhet. Dagens forskrift gir tilsynsmyndigheten hjemmel til å ilegge reaksjonsformene advarsel, pålegg om retting samt tilbakekall av godkjenningen ved brudd på regelverket.

Statens vegvesen har vurdert om ordningen med godkjenning og tilsyn av virksomheter som driver godkjenningspliktig arbeid, kan reguleres på andre måter enn dagens ordning, eller ved en annen grad av offentligrettslig regulering.

Ytterpunktene vil være modeller med ingen eller liten grad av offentligrettslig regulering, og på den annen side modeller med stor grad av offentligrettslig regulering av verkstedbransjen. I mellomstadiet kan det tenkes modeller der kun reguleres enkelte områder, som eksempelvis storskader og bremses på tunge kjøretøy, mens øvrig arbeid på kjøretøy vil styres av bransjenormer. Dagens modell med godkjenning og tilsyn med verksteder i Norge, bygger på høy grad av offentligrettslig regulering sammenlignet med andre europeiske land.

5.1 Regulering av kjøretøyverksteder i andre land

Statens vegvesen har i utredningsfasen innhentet informasjon om hvordan godkjenning- og tilsynsordningen er organisert for verksteder i andre europeiske land. Formålet med en slik undersøkelse var å skaffe imperativ faktabasert kunnskap om andre lands godkjenningsordninger, for så å vurdere disse i lys av valg av egen ordning i Norge.

Sverige, Danmark, Finland, Nederland og Tyskland ble forelagt spørsmål om hvordan godkjennings- og tilsynsordningen for verksteder er organisert og graden av myndighetsreguleringen. Samtlige land foruten Tyskland har gitt tilbakemelding.

5.1.1 Finland

Finland har opplyst at Traficom gir godkjenning til kjøretøyverksteder når det aktuelle verkstedet skal tilby bestemte typer arbeid, eksempelvis installasjon, reparasjon eller kalibrering av taximetre, fartsskrivere, kjøretøy i gruppene M2, M3, N2, N3, O3 og O4 med enten hydraulisk bremseanlegg eller elektriske bremses eller fartskontrollsystem for disse.

Finland (Traficom) fører tilsyn med verksteder når disse utfører reparasjon av alkolås og utslippsmåleutstyr i tillegg til ovennevnte områder. I disse tilfellene er verkstedet pliktig til å informere Traficom før slikt arbeid igangsettes. Hyppigheten av tilsynet er basert på individuelle tilfeller, med unntak av fartsskriververksteder der tilsynshyppigheten gjennom forordning (EU) 2014/165 er 10 % årlig, og systemtilsyn minst annethvert år.

5.1.2 Sverige

Sverige har opplyst at den svenske ordningen med godkjenning av kjøretøyverksteder består av ulike nivåer av offentligrettslig regulering.

På nivå 1 er (akkrediterte) virksomheter som kun kan utføre periodisk kjøretøykontroll. Disse virksomhetene har ikke tillatelse til å utføre noe annet arbeid på kjøretøy som kan komme i konflikt med deres uavhengighet og habilitet. Det er generelle krav og særregler fra Transportstyrelsen for disse virksomhetene, og Swedac fører tilsyn med virksomhetene.

På nivå 2 opererer verksteder som kan reparere kjøretøy med mangler fra periodisk kjøretøykontroll og etterkontroll. Disse verkstedene er akkreditert i henhold til forordning nr. 765/2008. Verkstedene er regulert av generelle krav og særregler fra Transportstyrelsen, og Swedac fører tilsyn med virksomhetene. Disse verkstedene kan i tillegg utføre alle andre reparasjoner av kjøretøy.

Det siste nivået av verksteder er alle andre verksteder som kan utføre alle andre reparasjoner på kjøretøy. Transportstyrelsen har per i dag ingen regulering av disse verkstedene. Det finnes imidlertid bransjenormer tilgjengelige for disse verkstedene, og Swedac fører tilsyn med virksomhetene minst annethvert år.

5.1.3 Danmark

Danmark har gitt en kort tilbakemelding på at det ikke er noen regulering av verkstedbransjen i Danmark.

Markedet deres er privatisert, og det er derfor heller ingen tilsyn med verkstedene. Selv om verkstedene ikke er underlagt noen offentlig regulering, er det likevel verdt å merke seg at politiet kan føre tilsyn med disse virksomhetene.

5.1.4 Nederland

Nederland melder at kjøretøyverksted ikke behøver offentlig godkjenning for å kunne utføre reparasjoner på kjøretøy, selv om reparasjonen gjelder vitale deler på kjøretøyet som bremses, styring, hjul, fjæring eller elektroniske komponenter. Et verksted i Nederland kan altså utføre alle reparasjoner eller velge å spesialisere seg på en eller flere typer reparasjoner, uten godkjenning som kjøretøyverksted.

I tillegg til å utføre kjøretøyreparasjoner, kan den samme virksomheten også utføre periodiske kontroller på kjøretøy. Dersom ett og samme verksted skal utføre periodisk kjøretøykontroll i tillegg til kjøretøyreparasjoner, må imidlertid virksomheten være sertifisert (godkjent) av myndighetene og oppfylle bestemte krav til lokaler og personell.

Det vil si at det ikke er noen ordning med godkjenning av kjøretøyverksteder, med mindre den samme virksomheten også skal utføre periodisk kontroll av kjøretøy. Verkstedbransjen hva gjelder andre kjøretøyreparasjoner er fullstendig deregulert.

Nederland (RDW) fører kun tilsyn med kjøretøyverksteder som også har godkjenning til å utføre periodiske kjøretøykontroller. For disse virksomhetene er det i gjennomsnitt 3 % som er gjenstand for stikkprøvekontroll.

5.2 Vurdering av modeller og handlingsrommet ved beslutning

Vegtrafikkloven § 19 b første ledd bygger på en klar forutsetning om at reparasjon, vedlikehold, oppbygging- og påbyggingsarbeid på kjøretøy – som hovedregel – skal foretas av *godkjent* virksomhet. Det fremgår imidlertid i fjerde ledd i samme bestemmelse at det i forskriftsform kan gis unntak, eventuelt særlige regler for enkelte kjøretøygrupper og enkelte typer arbeid. Det kan også gis unntaksregler for enkelte verksteder, kjøretøykategorier og enkelte typer arbeid som nevnt i første ledd.

Vegtrafikkloven § 19 b gir etter dette en klar føring på at ordningen med at godkjenningspliktig arbeid på kjøretøy – som hovedregel – skal foretas av *godkjent* virksomhet og som det også skal føres tilsyn med, skal videreføres i ny forskrift. Gjeldende vegtrafikklov § 19 b gir – slik Statens vegvesen vurderer det – ikke hjemmel for helt eller delvis deregulering av godkjenning- og tilsynsordningen.

Dersom en modell med deregulering av verkstedene skulle besluttes, ville det krevd en lovendring i vegtrafikkloven og forankring hos politisk ledelse. Bransjeaktørene har samstemt signalisert at det ikke er ønskelig med en modell som innebærer helt eller delvis deregulering av verkstedene.

5.3 Statens vegvesens anbefaling av modell

Statens vegvesen anbefaler med bakgrunn i det som er nevnt over, at godkjenning- og tilsynsordningen med verksteder bygger på dagens modell, men det foreslås at det i tillegg tilføres nye og nødvendige elementer for å modernisere forskriften gjennom en helt ny forskrift. Løsningen innebærer fortsatt høy grad av offentligrettslig regulering av kjøretøyreparasjoner. Nye elementer som tilføres forskriften skal hensynta ny

kjøretøyteknologi, ny reparasjonsteknologi, kompetansekrav, verkstedkategorier, personlig godkjenning av teknisk leder og kompetent stedfortreder, særlige arbeidstillatelser, mobile verkstedtjenester, ulovlig verksteddrift, reaksjonsformer mv.

Statens vegvesens tilsynvirksomhet overfor kjøretøyverksteder bidrar til å forebygge og avdekke ulovlig aktivitet. Økt fokus på dette vil også kunne gi indirekte effekt for andre hensyn, som eksempelvis like konkurransevilkår. Ny forskrift må derfor bygge på en forutsetning om at tilsyn – i større grad enn i dag – må være risikobaserte og målrettede, og også ha fokus på reaksjoner mot ulovlig verksteddrift.

Ny forskrift som regulerer reparasjonsarbeid på kjøretøy må utformes slik at den tar høyde for ny kjøretøy- og reparasjonsteknologi, på en slik måte at det stilles krav til at reparasjoner holder en viss kvalitet. En fortsatt høy grad av offentligrettslig regulering og modernisering av dagens forskrift vil ha som formål å høyne kvaliteten på verkstedene og arbeidet de utfører – med overordnet mål om at kjøretøyene er i minst like god trafiksikkerhetsmessig stand som før behovet for reparasjon oppstod.

6 DEL II

6.1 Innledning

I det følgende gjøres det rede for Statens vegvesens forslag til ny forskrift. Enkelte bestemmelser i forslag til ny forskrift bygger på bestemmelsen i dagens verkstedforskrift, mens enkelte bestemmelser vil være nye i sitt innhold. Samtlige bestemmelser i forslag til ny forskrift vil bli gjengitt i sin helhet.

I tillegg til materielle endringer i forskriften, er det gjort flere redaksjonelle og språklige endringer, uten at endringene påvirker bestemmelsens materielle innhold. Slike endringer vil fremgå av forskriftsendringene som blir presentert under, men uten at disse blir omtalt nærmere.

6.2 Ny tittel på forskriften

Statens vegvesen foreslår at tittelen på forskriften endres fra «Forskrift om kjøretøyverksteder» til «Forskrift om arbeid på kjøretøy». Tittelendringen har til hensikt å dekke hele virkeområdet for forskriften, både kjøretøyverksteder og virksomheter med særlig arbeidstillatelse samt dekke både godkjenningspliktig og ikke-godkjenningspliktig arbeid. Utrykket «arbeid» er benyttet for å dekke reparasjons- vedlikeholdsarbeid og ombyggings- oppbyggings- og påbyggingsarbeid.

7 Kapittel 1 – Innledende bestemmelser

7.1 § 1. Formål

Det foreslås ny § 1 med følgende ordlyd:

Formålet med forskriften er å sikre at arbeid på kjøretøy utføres slik at hensynet til trafiksikkerhet, driftssikkerhet, miljø og like konkurransevilkår, ivaretas i tilstrekkelig grad. Den skal også bidra til å hindre kjøretøykriminalitet.

7.2 Nærmere om forslaget til § 1

Gjeldende verkstedforskrift har ingen formålsparagraf. Bil- og verkstedbransjen har i ulike sammenhenger gitt uttrykk for at det er behov for en formålsparagraf. Statens vegvesen er i all hovedsak enig i bransjens vurderinger og foreslår derfor en formålsbestemmelse som angitt foran.

Hensikten med å innta en formålsparagraf i forskriften er – på mer overordnet nivå – å fremheve og skape bevissthet om hva som er de sentrale hensynene som skal ivaretas ved utformingen og anvendelsen av forskriften. Forslaget til formålsbestemmelse angir på denne måten i kortform hva som ønskes oppnådd med de materielle reglene i forskriften, hvilken funksjon de skal ha og hvilke uønskede forhold reglene skal medvirke til å forhindre.

Forskriften har flere regler som gir anvisning på skjønnsmessige vurderinger. Ved anvendelsen av slike regler, vil formålsbestemmelsen peke på de viktigste hensyn som skal gjøres gjeldende i skjønnsutøvelsen, hva som er de saklige, relevante vurderingstemaene. Formålsparagrafen utgjør på denne måten en viktig ramme for forvaltningens godkjennings- og tilsynsarbeid hva gjelder arbeid på kjøretøy.

Uttrykket «*arbeid på kjøretøy*» er bevisst brukt for å angi at forskriften regulerer alt arbeid på kjøretøy enten det er gjelder reparasjons- vedlikeholds- ombyggings- eller påbyggingsarbeid på kjøretøy.

Det primære formålet med i det hele tatt å regulere arbeid på kjøretøy gjennom en egen forskrift er at den skal medvirke til at arbeid på kjøretøy foretas på forsvarlig måte. Reguleringen skal medvirke til at kjøretøy hvor det avdekkes feil og mangler, repareres på en slik måte at de fortsatt oppfyller vegtrafikklovgivningens kjøretøytekniske, sikkerhetsmessige og miljømessige krav. Dette sikres først og fremst gjennom at det stilles krav til godkjenning av kjøretøyverksteder med tilhørende krav til kompetanse, lokaler og utstyr, men også ved at forslaget til forskrift inneholder et grunnkrav til forsvarlighet og kompetanse for alle som skal arbeide på kjøretøy uavhengig av om det er snakk om godkjenningspliktig arbeid eller ikke.

Selv om det ikke er det primære formålet, skal også godkjenningsordningen for kjøretøyverksteder – sammen med tilsyns- og reaksjonshjemlene som foreslås – medvirke til mest mulig like konkurransevilkår i bransjen.

Kjøretøykriminalitet er en stadig større utfordring både for myndighetene og bransjen. Ulovlig verksteddrift er en del av denne kriminaliteten med de konsekvenser dette kan ha både for trafiksikkerheten og konkurransevilkårene. Forslaget til tilsyns- og reaksjonsbestemmelser skal blant annet sikre at det også føres tilsyn med virksomheter hvor det er mistanke om at disse utfører godkjenningspliktig arbeid uten nødvendig godkjenning. Videre skal det sikres at tilsynsmyndigheten har effektive reaksjonsmidler i de tilfellene det avdekkes slik virksomhet.

7.3 § 2. Virkeområde – forslag til ordlyd

Statens vegvesen foreslår ny § 2 (gjeldende forskrift § 1):

§ 2. Virkeområde

Forskriften gjelder enhver som skal utføre reparasjons-, vedlikeholds-, ombyggings-, oppbyggings-, påbyggings- og monteringsarbeid på kjøretøy.

Arbeid som nevnt i første ledd skal foretas på forsvarlig måte av kompetent person. Dette gjelder også for arbeid på kjøretøy som ikke er godkjenningspliktig etter denne forskrift.

7.4 Nærmere om forslaget til § 2

Virkeområdet til verkstedforskriften ble vesentlig endret 1. januar 2014. Mens virkeområdet tidligere var gjort gjeldende for kjøretøyverksteder, ble bestemmelsen utvidet til å gjelde enhver som utfører arbeid på kjøretøy. Videre ble det presisert at slikt arbeid skal foretas på forsvarlig måte av kompetent person.

Bakgrunnen for endringen var å bevisst- og ansvarliggjøre den som påtar seg arbeid på kjøretøy, uansett om det er snakk om godkjenningspliktig arbeid eller ikke, eller om arbeidet foregår i regi av godkjent verksted eller ikke. § 1 er på denne måten en form for «generalbestemmelse» der grunnkravet til den som skal arbeide på kjøretøy er at vedkommende gjør dette på en forsvarlig måte og at vedkommende er kompetent til det aktuelle arbeidet. Dette for å sikre at kjøretøyet er trafiksikkert og oppfyller miljømessige krav etter reparasjon.

Bestemmelsen får bl.a. anvendelse for de som med hjemmel i forskriften § 6 (gjeldende § 5) er unntatt fra plikten til å søke om å få godkjenning av Statens vegvesen for å kunne arbeide på kjøretøy. Kravet til forsvarlighet og kompetanse gjelder uansett.

Statens vegvesen forslår at bestemmelsen videreføres, dog med den presisering at kravet til *forsvarlighet* og *kompetanse* også gjelder for arbeid som ikke er godkjenningsspliktig. Det å tydeliggjøre rekkevidden av virkeområdet er etter vår vurdering stadig viktigere med den utvikling vi har hatt de senere år i kjøretøy- og reparasjonsteknologi.

Uttrykket «*på forsvarlig måte av kompetent person*» vil i denne sammenheng bety at den som skal utføre arbeid på kjøretøy må ta stilling til om hun eller han har de nødvendige kunnskaper og ferdigheter til å utføre det aktuelle arbeidet, om arbeidet krever tilgang på spesielt verktøy osv. Kravet til kompetanse skal likevel ikke tolkes så strengt at det er snakk om formalkompetanse. Kravet vil for øvrig måtte variere alt etter hva slags og hvor inngripende arbeid det er snakk om.

Kravet om forsvarlighet innebærer at enhver som skal foreta arbeid på kjøretøy må forsikre seg om at kjøretøyet etter arbeidet er trafikksikkert. Kravet om forsvarlighet vil eksempelvis være oppfylt dersom man benytter seg av fabrikantens anvisninger, alternativt at man gjør seg kjent med faglig anerkjente metoder for det aktuelle arbeidet. Begrepet «anerkjente metoder» er en rettslig standard der måten å foreta reparasjoner på ikke er statisk men utvikler seg over tid. Fabrikantens anvisninger om reparasjonsmetoder vil naturlig være en kilde og et utgangspunkt til å bestemme hva som er det faglig anerkjente, men bestemmelsen rekker lengre enn det. Den skal ikke forstås slik at det utelukkende er fabrikantens anvisninger som er avgjørende. Også andre metoder som i bransjen er regnet som forsvarlige reparasjonsmetoder skal aksepteres, med unntak av reparasjoner av omfattende skader etter gjeldende § 12 tredje ledd der det er et ubetinget krav at reparasjonene skal utføres i henhold til kjøretøyproduzentens anvisninger der disse foreligger.

Dersom man påtar seg arbeid på kjøretøy og det oppstår materiell skade (tingskade) eller personskade som har sin årsak i mangelfull reparasjon, kan det etter omstendighetene resultere i at vedkommende kommer i erstatningsansvar, eventuelt også straffeansvar.

7.5 Bruk av brukte deler

Statens vegvesen har under regelverksarbeidet mottatt forslag fra enkelte aktører i bransjen om å innføre forbud mot bruk og/eller salg av brukte sikkerhets- og førerassistentkomponenter, i verkstedforskriften.

Statens vegvesen har vurdert innspillet, men vi er noe usikker på hensiktsmessigheten av en slik regulering – og i så fall om det skal forankres i forskrift om kjøretøyverksteder. Formålet med verkstedforskriften er først og fremst å sikre at arbeid på kjøretøy blir utført på forsvarlig vis og at kjøretøyene etter arbeidet holder en viss forsvarlig og trafikksikker stand.

For å vurdere innspillet nærmere, har Statens vegvesen påbegynt et separat og tverrfaglig arbeid i samarbeid med kjøretøyseksjonen i for å avklare om – og under hvilket regelsett – et slikt krav eventuelt skal forankres. Vi ber uansett om høringsinstansenes synspunkter på behovet for slik regulering.

8 Kapittel 2 – Godkjenning av arbeid på kjøretøy

8.1 Forslag om endring av tittel på kapittel 2

Dagens tittel «Kapittel 2 – Godkjenning og verkstedkategorier» viser hva som etter hovedregelen defineres som godkjenningspliktig arbeid med en henvisning til verkstedkategorier. Kapittel 2 i forskriften innbefatter imidlertid mer enn dette, og inneholder i tillegg bestemmelser for særlig arbeidstillatelser og unntak fra arbeid og/eller grupper som er unntatt godkjenning. For dekke samtlige bestemmelser i kapittelet, foreslår Statens vegvesen at tittelen på kapittel 2 endres til «Godkjenning av arbeid på kjøretøy».

8.2 § 3. Godkjenningspliktig arbeid

Det foreslås ny § 3 (gjeldende forskrift § 2):

§ 3. Godkjenningspliktig arbeid

Kun virksomhet som oppfyller vilkårene i § 4 eller kapittel 3 og som er godkjent av Statens vegvesen kan utføre reparasjons-, vedlikeholds-, ombyggings-, oppbyggings-, påbyggings- og monteringsarbeid på kjøretøys bremseanlegg, styreinnretning, bærende konstruksjon, drivverk, hjuloppheng, hjulutrustning, motor, energibærersystem, sikkerhets- og førerstøttesystemer og elektriske anlegg medregnet lysutstyr. Dette gjelder arbeid på:

- a) bil*
- b) to- og trehjuls motorvogn*
- c) traktor og motorredskap som er konstruert for en hastighet på over 40 km/h*
- d) tilhenger med brems til kjøretøy som nevnt over.*

De forskjellige verkstedskategorier kan i den grad det er nødvendig for det aktuelle arbeid og de har den nødvendige kompetanse, utføre montering og demontering av komponenter som ikke omfattes av det arbeidsområdet kjøretøyverkstedet er godkjent for.

8.3 Nærmere om forslaget til ny § 3

Forslaget til ny § 3 bygger på gjeldende forskrift § 2, men med det som Statens vegvesen anser å være viktige endringer/suppleringer tilpasset de senere års endringer i kjøretøy- og reparasjonsteknologien.

Statens vegvesen foreslår å endre tittel på bestemmelsen fra «godkjenning av kjøretøyverksted» til «godkjenningspliktig arbeid». Begrunnelsen for endringen er den samme som for å endre tittel på kapittel 2, se punkt 8.1.

8.3.1 Forslag til første ledd

Statens vegvesen har valgt å presisere at adgangen til å utføre godkjenningsspliktig arbeid gjelder enten i form av ordinær verkstedgodkjenning eller ved at det er gitt særlig arbeidstillatelse med hjemmel i forskriften § 5 (§ 4 i gjeldende forskrift).

Uttrykket «*regionvegkontoret*» som betegnelse for godkjenningsmyndigheten foreslås erstattet med *Statens vegvesen*. Dette for å gjøre betegnelsen på godkjenningsmyndigheten uavhengig av hvordan Statens vegvesen til enhver tid er organisert. Hvilken organisasjonsenhet/-nivå som skal ha det operative ansvaret for godkjenning av kjøretøyverksteder vil fastsettes gjennom intern instruks.

Vi har valgt å beholde systematikken i gjeldende forskrift ved at opplistingen av hvilke komponenter på kjøretøyet som godkjenningssplikten knytter seg til, er beskrevet i mer generelle termer. Det nærmere innholdet og avgrensingen av hva som inngår i de ulike komponentene er ikke statisk, men må tolkes i lys av utviklingen i reparasjons- og kjøretøyteknologien.

I opplistingen av hvilke kategorier arbeid på kjøretøy som er å anse som godkjenningsspliktig, har vi valgt å føye til monteringsarbeid. Monteringsarbeid dekkes for en stor del av kategoriene ombygging/ oppbygging, men vi finner det likevel hensiktsmessig å beskrive monteringsarbeid som en egen kategori for å presisere at også monteringsarbeid som ikke foretas i forbindelse med ombygging/oppbygging er å regne som godkjenningsspliktig arbeid, så lenge det foretas på de komponenter som listes opp i samme bestemmelse. Forslaget begrunnes bl.a. med at man ved montering av komponenter som tilhengerfeste, infotainmentsystem, alarm osv. i større grad enn tidligere griper inn i kjøretøyetts øvrige systemer som styringsenheter og elektrisk anlegg.

I forslaget til opplisting av hvilke komponenter på kjøretøyet som godkjenningssplikten er knyttet til, har vi valgt å erstatte uttrykket «*drivstoffanlegg*» med «*energibærersystem*» for på denne måten å operere med et mer teknologinøytralt uttrykk som også fanger opp arbeid på energikilden til bl.a. elektriske kjøretøy. Vi ber spesielt om høringsinstansenes synspunkter på valg av uttrykk.

Vi har også valgt å supplere opplistingen av komponenter til å gjelde arbeid på styrings- og førerstøttesystemer. Dette fordi kvalifisert arbeid på slike systemer er av avgjørende betydning for at de skal virke etter sin hensikt og bidra til økt trafikksikkerhet. Det presiseres at godkjenningssplikten for arbeid på slike systemer ikke begrenses til fysiske inngrep i system og komponenter, men også innbefatter elektroniske endringer/ endringer i programvare. Førerstøttesystemer vil typisk være systemer som gir support til fører som begår utilsiktede feilhandlinger, for eksempel automatisk avstandsregulering med automatisk nødbrems, varsling for myke trafikanter med automatisk nødbrems, feltskiftevarsler/kjørefeltholder og automatisk fartstilpasning (ISA).

Vi har vurdert om ethvert arbeid på karosseri bør defineres som godkjenningsspliktig arbeid, men er kommet til at det vil være en for vidtgående regulering. Vi er av den oppfatning av foreslått regulering er tilstrekkelig dekkende for det som ut fra en trafiksikkerhetsmessig vurdering er behov for å dekke som godkjenningsspliktig arbeid. For kjøretøy med selvbærende karosseri innebærer dette eksempelvis at arbeid på karosseriets struktur, arbeid på tak sveiste/limte skjermes mv. er godkjenningsspliktig.

Vi har også vurdert om arbeid på boenhet i campingbil, sanitæranlegg i busser o.l. skal reguleres gjennom verkstedforskriften. Vårt standpunkt er at arbeid som dette (220 volt, gassanlegg, VVS mv) faller utenfor det som kan betegnes som «mekanikerarbeid» og derfor ikke hører naturlig til det som er formålet med verkstedforskriften. Arbeid på campingbilers påbygg/karosseri er imidlertid å anse som godkjenningsspliktig arbeid. Vi ber spesielt om høringsinstansenes syn på dette.

Statens vegvesen har også vurdert om lakkeringsarbeid og/eller foliering skal defineres som godkjenningsspliktig arbeid, eventuelt også som en egen verkstedkategori. Bakgrunnen for dette er bl.a. innspill fra bransjen. Det vises bl.a. til at lakking av sensorer, påføring av sparkel mv. kan medføre funksjonsfeil/feilmelding.

Utgangspunktet etter gjeldende forskrift er at et lakkeringsverksted verken kan utføre skadereparasjoner eller annet arbeid på kjøretøy som omfattes av dagens § 2. Det er derfor svært begrenset hva slags typer arbeid utover det rene lakkeringsarbeidet som kan utføres av et lakkeringsverksted. Mindre karosseriskader som i utgangspunktet kan fremstå som enkle kan fort komme i konflikt med godkjenningssplikten. Eksempler på dette kan være arbeid på «støtfangere» foran og bak som har innmontert førerassistentsystemer der det kreves riktig montering og kalibrering. Det samme gjelder reparasjon/skifte av karosserideler knyttet til lys og annet elektrisk utstyr.

Statens vegvesen viser til at det i ny § 4 (§ 3 i gjeldende forskrift) foreslås at det opprettes to verkstedkategorier for skadereparasjoner; en kategori for «småskader» og en kategori for omfattende skader. Slik vi vurderer det fremstår det bl.a. på denne bakgrunn ikke som hensiktsmessig å regulere ytterligere mindre skader i verkstedforskriften, eksempelvis små bulker med tilhørende lakkskader.

Statens vegvesen foreslår etter dette ikke å gjøre rent lakkeringsarbeid godkjenningsspliktig. Vi er imidlertid innstilt på at vi – i samarbeid med bransjen – utarbeider informasjonsmateriell som nærmere definerer grensesnittet mellom lakkeringsarbeid og «småskadereparasjoner» og som blir distribuert til lakkeringsverkstedene.

Når det gjelder hvilke typer kjøretøy det godkjenningsspliktige arbeidet er knyttet til foreslår vi i det alt vesentlige å videreføre ordningen etter gjeldende forskrift, dog med en justering av bokstav c. Vi foreslår her å endre bestemmelsen slik at godkjenningssplikten knyttes til motorredskap og traktor med konstruktiv hastighet med hastighet *over* 40 km/t. Reguleringen blir med dette (for traktor) den samme som tilsvarende bestemmelse i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy og innebærer i praksis ingen realitetsendring.

Vi har vurdert hvorvidt beltegående kjøretøy (beltemotorsyssel mv) bør inngå i de typene kjøretøy som omfattes av forskriften, men ikke funnet det hensiktsmessig å regulere dette. Vi begrunner dette med at – i motsetning til hva som gjelder for kjøretøyene som reguleres av § 3 (dagens § 2) og hva som er formålet med reguleringen – brukes beltegående kjøretøy i all hovedsak utenfor offentlig veg med streng regulering av hva som er tillatt bruk. Vi ber likevel om høringsinstansenes synspunkter på dette.

8.3.2 Forslag til annet ledd

Forslaget til andre ledd viderefører ordningen i gjeldende forskrift. Vi har imidlertid valgt å presisere at verkstedet må ha nødvendig kompetanse. Dette følger for så vidt av forslaget til § 3 (§ 2 i gjeldende forskrift) og er derfor av mer informativ karakter. Eksempelvis vil «demontering» og «montering» omfatte fjerning av motor/girkasse ved skadereparasjon hos et skadeverksted.

8.4 § 4. Kategorier av kjøretøyverksteder

Det foreslås ny § 4 (gjeldende forskrift § 3) med følgende innhold:

§ 4. Kategorier av kjøretøyverksteder

Godkjenning av kjøretøyverksted blir gitt av Statens vegvesen for følgende kategorier:

- a) Bilverksted 01 – verksted som kan tilby alle typer arbeid på alle kjøretøy med tillatt totalvekt ikke over 3 500 kg, inkludert tilhengere med påløpsbremseanlegg, med unntak av de kjøretøyene som er omfattet av kategoriene i bokstav d, f og h. Bilverksted 01 kan også godkjennes spesielt for arbeid på kjøretøy med tillatt totalvekt ikke over 7 500 kg og som er utstyrt med hydraulisk bremseanlegg.*
- b) Bilverksted 02 – verksted som kan tilby alle typer arbeid på alle kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg, men ikke over 7 500 kg, inkludert tilhengere med påløpsbremseanlegg, med unntak av de kjøretøyene som omfattes av kategoriene i bokstav d, f og h.*
- c) Bilverksted 03 – verksted som kan tilby alle typer arbeid på alle kjøretøy med tillatt totalvekt over 7 500 kg, inkludert tilhengere med påløpsbremseanlegg, med unntak av de kjøretøyene som omfattes av kategoriene i bokstav d, f og h.*
- d) Motorsyssel- og mopedverksted – verksted som kan tilby alle typer arbeid, inkludert alle skadereparasjoner, på motorsykler og mopeder, herunder tre- og firehjuls motorsykler og mopeder.*
- e) Skadeverksted 01 – verksted som kan tilby skadereparasjoner, med unntak av omfattende skader slik det defineres i kjøretøyforskriften § 7-2.*
- f) Skadeverksted 02 – verksted som kan tilby alle skadereparasjoner, inkludert omfattende skader slik det defineres i kjøretøyforskriften § 7-2.*
- g) Påbyggerverksted – verksted som kan tilby påbyggings-, oppbyggings- og ombyggingsarbeid på kjøretøy i samsvar med kjøretøyfabrikantens anvisninger.*

h) Traktorverksted – verksted som kan tilby alle typer arbeid, inkludert alle skadereparasjoner, på traktor og motorredskap som er konstruert for en hastighet over 40 km/t, tilhenger til traktor eller motorredskap samt tilhengere med påløpsbremseanlegg.

Statens vegvesen registrerer opplysninger om verksted i sitt elektroniske register.

8.5 Nærmere om forslaget til ny § 4

Samtlige av dagens verkstedkategorier defineres slik at de *kan utføre* arbeid på bestemte typer arbeid og kjøretøy. Dagens tolkning av § 3 har vært at opplistingen av hvilke typer arbeid som inngår i godkjenningen innebærer at verkstedet har plikt til å foreta bestemte typer arbeid på kjøretøy.

Statens vegvesen har vurdert om bestemmelsen i stedet skal formuleres slik at verkstedet «*kan*» tilby arbeid. Valget mellom uttrykkene «kan utføre» eller «kan tilby» vil ha vesentlig betydning for hvilke plikter et godkjent kjøretøyverksted får, hva gjelder reparasjonsvirksomhet.

Statens vegvesen foreslår et nytt regime i verkstedordningen med at opplistingen av hvilke typer arbeid som inngår i godkjenningen danner den ytre grensen for hvilke typer reparasjoner som kan foretas av virksomheten, forutsatt at virksomheten har nødvendig kompetanse og utstyr til arbeidet. Innenfor den ytre rammen vil det være opp til verkstedet hvilket arbeid det faktisk vil tilby eller utføre, jf. ordlyden «*kan tilby*».

Tilsvarende modell er valgt for kontrollorgan etter forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy, gjennom fjerning av det såkalte «diskrimineringsforbudet». Statens vegvesen mener en slik ordning der verkstedet står friere til å bestemme hvilket arbeid de vil utføre er fremtidsrettet, og et riktig skritt i retning av markedsliberalisering. Det antas at ordningen i større grad enn dagens løsning vil sikre at verkstedet utfører arbeid de anses å ha kompetanse til, for å sikre faglig forsvarlige reparasjoner og arbeid på kjøretøy.

Ordlyden «*tilby*» arbeid vil åpne for at virksomheten selv utfører arbeid, men også på arbeid virksomheten setter bort, eventuelt henter inn kompetanse på, men som virksomheten står ansvarlig for. Ordlyden åpner for bruk av underleverandører (samarbeidsavtaler om utstyr, eventuelt kjøp av tjenester) med unntak av utstyr som det i verf. § 7 annet ledd (§ 6 annet ledd i gjeldende forskrift) er plikt for verkstedet til selv å ha, se punkt 9.2.1.

8.5.1 Gjeldende § 3 bokstav a – bilverksted

§ 3 bokstav a i gjeldende forskrift inneholder en altomfattende verkstedkategori «bilverksted» som innebærer at det gis godkjenning til å kunne utføre alle typer arbeid på alle typer kjøretøy. Per 4. desember 2019 er 201 virksomheter på landsbasis godkjent som slike bilverksteder. Etter Statens vegvesens oppfatning synes kategorien å være omfattende i innhold, herunder hvilke typer arbeid og på hvilke kjøretøykategorier en virksomhet kan utføre reparasjon på. Omfanget av godkjente bilverksteder er for øvrig sterkt begrenset.

Det foreslås på bakgrunn av dette at kategorien fjernes. Nye virksomheter som etter ikrafttredelse av ny forskrift ønsker en godkjenning tilsvarende dagens bokstav a, vil måtte få fem ulike godkjenninger.

For konsekvenser og overgangsordninger knyttet til bilverksteder godkjent og i drift før forskriftens ikrafttredelse, vises det til forslaget til § 23 om overgangsordninger, se punkt 12.8.1.

8.5.2 Ny § 4 bokstav a, b og c – bilverksted 01, 02 og 03

Gjeldende § 3 gjør etter sin ordlyd i bokstavene b, c og d unntak for arbeid i verkstedkategoriene e (dagens motorsykel- og mopedverksted) og l (traktorverksted). Ordlyden kan oppfattes som at det også gjøres unntak fra arbeid på løpsbremseanlegg. Etter dagens ordlyd kan det åpne for en feilaktig oppfatning om at man må til et traktorverksted for å få utført arbeid på løpsbremseanlegg til biltilhengere. Verksteder som kan foreta alle typer arbeid på alle kjøretøy (bilverksted 01, 02 og 03) har imidlertid også anledning til å reparere løpsbremseanlegg til biltilhengere. Statens vegvesen foreslår derfor en presisering i ny bokstav a, b og c om at kjøretøyverkstedene i disse kategoriene har anledning til å utføre arbeid på tilhengere med løpsbremseanlegg, på lik linje med traktorverkstedene slik angitt i dagens § 3 bokstav l.

Det foreslås videre i bestemmelsen å presisere at verksteder som nevnt i bokstavene a, b og c ikke kan utføre arbeid som faller inn under bokstavene d (motorsykel- og mopedverksted), f (skadeverksted 02) og h (traktorverksted).

8.5.3 Ny § 4 bokstav d – motorsykel og mopedverksted

Dagens bokstav e i § 3 definerer hvilket arbeid på som kan utføres på godkjent motorsykel- og mopedverksted. Etter dagens ordlyd kan slikt verksted utføre arbeid på motorsykler og mopeder, herunder tre- og firehjuls motorsykler og mopeder.

Det foreslås at godkjente motorsykel- og mopedverksteder i regi av sin godkjenning – og uten særskilt godkjenning som skadeverksted – kan utføre alle typer skadereparasjoner, inkludert omfattende skader på henholdsvis motorsykel og moped. Vi ber imidlertid om høringsinstansenes syn på hensiktsmessigheten av en slik løsning, og om sterke faglige grunner tilsier at reparasjoner av omfattende skader på motorsykel og moped kun bør utføres på skadeverksted 01 eller 02.

8.5.4 Ny § 4 bokstav e og f – skadeverksted 01 og 02

Dagens verkstedkategori «bilskadeverksted» kan utbedre skader på kjøretøyets karosseri og/eller ramme. Per 4. desember 2019 er det registrert 678 bilskadeverksteder. Reparasjon av omfattende skader på kjøretøy, er imidlertid per i dag ikke skilt ut som en egen verkstedkategori. Det innebærer at verksteder med godkjenning som bilverksted 01, 02 og 03 og bilskadeverksted i dag også kan utføre arbeid på kjøretøy med omfattende skader.

Statens vegvesen og bransjeorganisasjonene har over lengre tid sett et behov for å utrede behovet for å skille ut arbeid på kjøretøy med omfattende skade, slik at det stilles særlige krav til denne type arbeid.

Den teknologiske utviklingen i kjøretøyindustrien har ført til at dagens biler er mer avanserte, blant annet ved bruk av høyfasthetsstål og komposittmateriale, og med andre sammenføyningsmetoder enn tidligere. Dette stiller krav til den som utfører bilskadereparasjoner, og særlig ved strukturelle skader eller skader på bærende elementer i kjøretøyet. Verkstedlovgivningen må derfor bygge på en grunnleggende forutsetning om at den som utfører det komplekse reparasjonsarbeidet etter omfattende skader både er særlig kvalifisert til å reparere det aktuelle kjøretøyet og den aktuelle skaden. I tillegg er reparasjon av skadet kjøretøy svært vanskelig å følge opp i ettertid fordi det – til forskjell fra andre reparasjoner – kan være vanskelig å kontrollere/vurdere om reparasjonen er god nok ettersom reparasjonen i stor grad er skjult i ettertid.

Målet for alle kjøretøyreparasjoner er at kjøretøyet skal være minst like trafikksikkert etter en reparasjon, som før reparasjonsbehovet oppstod. Reparasjon av kjøretøy med omfattende skader og store strukturelle skader påvirker kollisjonssikkerheten. Det vil si at sikkerhetsnivået på kjøretøyet skal opprettholdes etter en reparasjon og ha samme kollisjonssikkerhet og oppfylle de samme kravene som før skaden oppstod. Dette skal dels sikres gjennom dagens § 12 tredje ledd som stiller krav om at det for kjøretøy med omfattende skade, skal dokumenteres at reparasjonen av skaden er utført i henhold til kjøretøyproduzentens anvisninger der disse foreligger, og etter faglig anerkjente reparasjonsmetoder. Dokumentasjonskravet har som mål å bidra til å heve kvaliteten på skadereparasjoner. Det er imidlertid like fullt viktig at reparasjoner av kjøretøy med omfattende skader kun utføres av den som anses å ha de rette forutsetningene til å utføre slikt arbeid, herunder ha kompetanse, utstyr mv.

Statens vegvesen foreslår med bakgrunn i det ovennevnte at det opprettes to nye verkstedkategorier for skadereparasjoner; skadeverksted 01 og skadeverksted 02.

Kun virksomheter som blir godkjent som skadeverksted 02 vil kunne tilby reparasjonsarbeid på kjøretøy med omfattende skader, så fremt virksomheten dokumenterer kompetanse og nødvendig utstyr for slikt arbeid. Dette vil videre innebære at ordinære bilverksteder 01, 02 og 03 vil være begrenset til arbeid på skader som faller utenfor definisjonen av omfattende skader.

Begrunnelsen for å opprette en egen kategori for skadeverksted 01 – selv om det samme arbeid og kravene er like for ordinære bilverksteder – er for å hensynta virksomheter som ønsker en spesialisering og begrense arbeidet til mindre skadereparasjoner. En oppdeling begrunnes videre med at dagens bilskadeverksteder, som automatisk vil få status som nytt skadeverksted 01, på denne måten kan beholde godkjenningen for arbeid på kjøretøy etter skader, med unntak av omfattende skader.

Grensedragningen mellom hva som defineres som omfattende skader som kun kan utføres av skadeverksted 02 og andre mindre skadereparasjoner, vil fremgå av retningslinjer til forskriften. Det vil i samme retningslinjer bli trukket noen avgrensninger nedad mot

skadeverksted 01, på hvilke typer arbeid som ikke anses som godkjenningspliktige. Statens vegvesen vil samtidig med utarbeidelse av retningslinjene til forskriften ta initiativ til en endring av kjøretøysforskriftens definisjon av omfattende skade i § 7-2.

Hvilke krav som vil stilles til godkjenning som skadeverksted, presenteres under forslag til §§ 7 om krav til lokaler og teknisk utstyr og 10 om krav til kompetanse (se punkt 9.1 og 9.8).

For konsekvenser og overgangsordning knyttet til dagens bilverksteder som tilbyr arbeid på skadereparasjoner, vises det til forslaget til § 23 om overgangsordninger, se punkt 12.8.

8.5.5 Gjeldende § 3 bokstav g – bilelektro-/drivstoffanleggverksted

Dagens verkstedkategori for bilelektro-/drivstoffanleggverksted utgjør en forholdsvis liten godkjenningskategori med totalt 39 godkjente verksteder. Statens vegvesen ser ikke lenger det samme behovet for å ha denne type arbeid skilt ut som en egen verkstedkategori. Det foreslås derfor at verkstedkategorien i sin helhet fjernes, slik at det etter forskriftens ikrafttredelse ikke lenger vil være mulig å søke godkjenning som bilelektro-/drivstoffanleggverksted.

For konsekvenser og overgangsordning knyttet til bilelektro-/drivstoffanleggverksted godkjent før forskriftens ikrafttredelse, vises det til forslaget til § 23 om overgangsordninger, se punkt 12.8.1.

8.5.6 Gjeldende § 3 bokstav h – bilbremseverksted

Dagens bokstav h inneholder en egen verkstedkategori for bilbremseverksted, det vil si verksted som kan utføre arbeid på kjøretøys bremseanlegg. Denne verkstedkategorien utgjør totalt 9 verksteder. Statens vegvesen ser ikke lenger behovet for å ha denne type arbeid skilt ut som en egen verkstedkategori, grunnet den lave oppslutningen på kategorien, og ettersom de andre verkstedkategoriene 01,02 og 03 vil dekke adgangen til å utføre slikt arbeid. Det foreslås derfor at verkstedkategorien fjernes.

For konsekvenser og overgangsordning knyttet til bilbremseverksteder godkjent før forskriftens ikrafttredelse, vises det til forslaget til § 23 om overgangsordninger, se punkt 12.8.1.

8.5.7 Gjeldende § 3 bokstav i – bildieselverksted

Dagens kategori bildieselverksted er verksteder som er godkjent for å utføre arbeid på kjøretøys bremseanlegg. Det eksisterer til sammen 8 slike verksteder på landsbasis. Grunnet det lave antallet godkjenninger, og at det ikke lenger er et særlig behov for å skille ut slikt arbeid under en egen verkstedkategori, foreslås kategorien fjernet.

For konsekvenser og overgangsordning knyttet til bildieselverksteder i drift per 1. juli 2020, vises det til forslaget til § 23 om overgangsordninger, se punkt 12.8.1.

8.5.8 Gjeldende § 3 bokstav j – hjulustrustningsverksted

Dagens verkstedkategori for hjulustrustning gir adgang til utføre arbeid på kjøretøys hjulustrustning, inkludert dekk, slange, hjul, hjuloppheng, drivaksel/drivakselledd, hjulbrems og styring. Til sammen utgjør denne verkstedkategorien 35 virksomheter. Det foreslås å fjerne verkstedkategorien grunnet det lave antallet godkjenninger.

Statens vegvesen er imidlertid kjent med at det til forskjell fra de øvrige verkstedkategoriene som er foreslått fjernet, for hjulustrustningsverksted er knyttet et eget fagbrev for teknisk leder som «reparatør av hjulustrustning». Vi ber derfor spesielt om høringsinstansenes syn på forslaget om å fjerne denne verkstedkategorien.

For konsekvenser og overgangsordning knyttet til hjulustrustningsverksteder i drift før forskriftens ikrafttredelse, vises det til forslaget til § 23 om overgangsordninger, se punkt 12.8.1.

8.5.9 Ny § 4 bokstav g – påbyggerverksted

Godkjenning som påbyggerverksted gir etter dagens forskrift virksomhet tillatelse til å utføre påbyggings-, oppbyggings- og ombyggingsarbeid på kjøretøy i samsvar med fabrikantens anvisninger.

Statens vegvesen foreslår å beholde denne verkstedkategorien, da det vil kunne være virksomheter som spesialiserer seg i slikt arbeid. Påbyggerverksteder vil som før være avskåret fra å utføre reparasjoner på kjøretøy med mindre det er vedlikeholds- og reparasjonsarbeid på selve påbygget.

8.5.10 Ny § 4 bokstav h – traktorverksted

Kategorien traktorverksted gir virksomhet godkjenning til å kunne utføre ethvert arbeid på traktor og motorredskap som er konstruert for en hastighet på 50 km/t eller mer, tilhenger til traktor eller motorredskap samt tilhengere med påløpsbremseanlegg.

Statens vegvesen foreslår en mindre justering av bokstav h, som presiserer at godkjenningen vil gjelde arbeid på traktor og motorredskap om er konstruert for en hastighet *over 40 km/t*. Endringsforslaget vil med det innebære at bestemmelsen harmoniseres med definisjonen og virkeområdet for traktorer i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy, men er ikke ment å innebære noen materielle endringer.

Det foreslås at godkjente traktorverksteder i regi av sin godkjenning – og uten særskilt godkjenning som skadeverksted – kan utføre alle typer skadereparasjoner, inkludert omfattende skader på traktor. Vi ber imidlertid om høringsinstansenes syn på om hensiktsmessigheten av en slik løsning, og om sterke grunner tilsier at reparasjoner av omfattende skader på traktor kun bør utføres på skadeverksted 02.

8.5.11 Ny § 4 annet ledd – registrering av verksted i Statens vegvesens elektroniske system

Statens vegvesen registrerer allerede i dag innkomne søknader om godkjenning som verksted, og eventuelle godkjenningsnummer i Verkstedregisteret. Opplysninger om de til enhver tid godkjente verksteder gjøres også tilgjengelig for publikum på Statens vegvesens nettsider.

Det foreslås å forskriftsfeste hjemmel for at opplysninger om virksomheten lagres i Statens vegvesens elektroniske register. En tilsvarende presisering er gjort for kontrollorgan i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 7 for kategorier av kontrollorgan.

8.5.12 Behov for andre nye verkstedkategorier

8.5.12.1 *Arbeid på kjøretøy med elektrisk fremdriftssystem*

Statens vegvesen har under utredningsarbeidet vurdert hvorvidt det er gode grunner for å særregulere reparasjon av elbiler, ved å opprette en egen verkstedkategori for kjøretøy med elektrisk fremdriftssystem. Som en del av informasjonsinnhenting for et beslutningsgrunnlag er det gjennomført møte med Elbilforeningen.

Våre vurderinger har som utgangspunkt at fremdriftssystemet for elbiler har færre komponenter sammenlignet med forbrenningsmotorer. El-biler består av batteri, kraftelektronikk som styres av programvare og en eller flere motorer som driver hjulene. El-biler trenger eksempelvis ikke vanlig girkasse, skift av olje, luftfilter, tennplugg, dieselfilter, clutch, registerreim, turbo og vannpumpe, og har derfor et mindre komplisert drivverk enn en bil med forbrenningsmotor. Det er riktignok avansert elektronikk involvert for elbiler, men de samme elektroniske systemene og førerstøttesystemene er vanlige på nyere biler med tradisjonell forbrenningsmotor, med eksempelvis elektronikk i skjermer, støtfangere, vinduer og speil.

Statens vegvesen ser på nåværende tidspunkt ikke behovet for å særregulere reparasjoner av elbiler som en egen verkstedkategori. Det er imidlertid viktig at håndtering av høyenergibatterier bare bør gjøres av den som har kompetanse til slikt arbeid. Dette fordi særlig skadede høyenergibatterier i forbindelse med reparasjon av kjøretøy etter skader, kan betraktes som en ustabil brannkilde og en sikkerhetsrisiko. Statens vegvesen presiserer derfor at det ligger et grunnkrav i forskriften § 2 om at den som utfører slike operasjoner gjør dette på en forsvarlig måte og at vedkommende er kompetent til arbeidet. Virksomheter skal i tillegg i sitt kvalitetsstyringssystem registrere hvilke tjenester virksomheten faktisk tilbyr og ha system for- og registrere de ansattes kompetanse, herunder også vedlikehold av de ansattes faktiske kompetanse, se forslag til ny § 16.

Statens vegvesen ser etter dette ikke behov for å opprette en egen verkstedkategori for reparasjon av kjøretøy med elektrisk fremdriftssystem.

8.5.12.2 *Reparasjon av ATV-er*

Statens vegvesen har vurdert om reparasjonsarbeid på ATV-er skal skilles ut som en egen verkstedkategori.

Det presiseres at reparasjon mv av ATV-er regnes som godkjenningspliktig arbeid på lik linje med reparasjon av bil, to- og trehjuls motorvogn samt traktor og motorredskap med konstruktiv hastighet 40 km/t eller mer.

Dagens forvaltningspraksis innebærer at reparasjon av ATV klassifisert som traktor eller motorredskap med konstruktiv hastighet 50 km/t eller mer kan foretas av traktorverksted, jf. gjeldende § 3 bokstav i. traktorverksted må i så fall ha nødvendig utstyr og verktøy for reparasjon av de aktuelle ATV-ene, jf. § 7 tredje ledd. Reparasjon av ATV klassifisert som moped eller motorsykkel kan foretas av motorsykkel- og mopedverksted jf. gjeldende § 3 bokstav e. Motorsykkel- og mopedverksted må ha nødvendig utstyr for verktøy for reparasjon av de aktuelle ATV-ene. Reparasjonene av ATV-er godkjent og klassifisert som bil, traktor eller motorredskap med konstruktiv hastighet ikke over 50 km/t, moped eller motorsykkel, kan foretas av bilverksted 01, 02 og 03. Bilverkstedene må i så fall ha nødvendig utstyr og verktøy for reparasjon av de aktuelle ATV-ene etter dagens § 6 tredje ledd.

Dersom eksempelvis et motorsykkel- og mopedverksted ønsker å utføre arbeid på ATV-er klassifisert og godkjent som noe annet enn moped eller motorsykkel, må slik tillatelse gis gjennom unntak fra forskriften.

Statens vegvesen foreslår å videreføre denne adgangen til å utføre arbeid på ATV-er i ny forskrift, og ser utover dette ikke noe særskilt behov for å definere arbeid på ATV-er under en egen verkstedkategori, eller ved å knytte arbeid på alle typer ATV-er til én bestemt verkstedkategori.

8.6 § 5. Særlig arbeidstillatelse

Statens vegvesen foreslår ny § 5 (gjeldende forskrift § 4) med følgende ordlyd:

Statens vegvesen kan utstede særlig arbeidstillatelse til virksomheter for bestemte typer arbeid.

Særlig arbeidstillatelse kan gis for følgende typer arbeid på kjøretøy, forutsatt at de nærmere fastsatte vilkårene til egned sted, nødvendige tillatelser, kompetanse, verktøy og utstyr, herunder krav til vedlikehold og kalibrering, er oppfylt:

a) Arbeid på lysutstyr: Gjelder arbeid på lys, lykter, lykteinnsatser og lykteglass samt kontroll og justering av lys.

b) arbeid på hjul: Omlegging av dekk og slanger, lapping av slanger, plugging av slangeløse dekk når ferdig bearbeidet hull ikke er større enn 6 millimeter, pigging av dekk og avbalansering av hjul. Tillatelse til plugging av slangeløse dekk kan også gis for bearbeidet

hull større enn 6 millimeter dersom virksomheten dokumenterer å ha særlig kompetanse og utstyr for formålet.

c) arbeid på campingtilhengere og annen tilhengere påløpsbremseanlegg som kan trekkes av kjøretøy med tillatt totalvekt ikke over 3 500 kg.

d) arbeid på eksosanlegg: Reparasjon, montering og demontering av eksosrør, lyddempere og komponenter i eksosanlegget med tilhørende rensesystem.

e) arbeid på bilglass: Reparasjon, montering og demontering av limt bilglass.

Virksomheten skal ha minst én person med fagbrev som bilmekaniker eller som har gjennomgått spesiell opplæring i regi av fabrikant/importør, leverandør eller kursarrangør. Vedkommende skal i tillegg ha dokumentert praksis fra godkjent virksomhet for den type arbeid det søkes tillatelse til.

Minst én person med kompetanse som nevnt i tredje ledd skal være til stede når det foregår arbeid i virksomheten.

Statens vegvesen kan i retningslinjer til forskriften fastsette nærmere krav til egnet sted, nødvendige tillatelser, kompetanse, verktøy og utstyr, herunder krav til vedlikehold og kalibrering. Det kan også gjennom retningslinjer til forskriften gis krav til organisering, innhold og omfang av spesiell opplæring i regi av fabrikant/importør, leverandør eller kursarrangør.

8.7 Nærmere om forslaget til ny § 5

Instituttet med særlige arbeidstillatelser har eksistert siden 1974. Den ble senere videreført i dagens forskrift om kjøretøyverksteder av 2009. Ordningen med særlig arbeidstillatelse er tenkt som en enklere ordning med lempeligere krav sammenlignet med ordinære kjøretøyverksteder.

8.7.1 § 5 første og annet ledd

Statens vegvesen foreslår en videreføring av ordningen med særlige arbeidstillatelser, med en omformulering av ordlyden i første og annet ledd. Endringen i første ledd utgjør kun språklige og forskriftstekniske justeringer, men ikke materielle endringer. Bestemmelsen vil som tidligere innebære at Statens vegvesen for virksomhet som ikke er godkjent som ordinært kjøretøyverksted – kan utstede særlig arbeidstillatelse for bestemte, avgrensede typer arbeid.

Etter bestemmelsens annet ledd er vilkårene for slik godkjenning at virksomheten dokumenterer å ha forutsetning for å utføre det aktuelle arbeidet det søkes særlig arbeidstillatelse om. Av forskriften fremgår det at slik forutsetning er nødvendige tillatelser, egnet sted, utstyr og kompetanse. Statens vegvesen foreslår en forskriftsteknisk endring ved å endre rekkefølgen av vilkårene stilt i annet ledd. Det foreslås i tillegg å innta krav om vedlikehold og kalibrering av utstyr.

Det nærmere innholdet til kravene vil dels bli gitt i dagens bestemmelse under hver arbeidstillatelse, men primært gjennom retningslinjer gitt av Statens vegvesen.

8.7.2 § 5 annet ledd bokstav a – arbeid på lysutstyr

Det er per 13. desember 2019 registrert 84 virksomheter med særlig arbeidstillatelse for arbeid på lysutstyr. Statens vegvesen foreslår å beholde kategorien, mot at det gjøres en presisering i hvilket arbeid arbeidstillatelsen gjelder for. Endringen i ordlyden er ikke ment å innebære noen materiell endring i innholdet, men har først og fremst til hensikt å presisere hvilke typer arbeid på lys arbeidstillatelsen dekker. Dagens ordlyd «lykteinnsatser» og «lykteglass» peker på deler av en lykt, mens man i dag i større grad skifter hele lykten. Det foreslås i tillegg å innta «arbeid» på lys (reparasjon, montering mv.), ettersom dagens ordlyd ikke i tilstrekkelig grad tydeliggjør dette.

Det foreslås videre at henvisningen til kompetansekravet, herunder at det kreves kunnskap om kjøretøyforskriftens krav til lykter, tas ut av bestemmelsen, og i stedet fremgår av de detaljerte retningslinjene som vil bli gitt til forskriften.

8.7.3 Bokstav b – arbeid på hjul

Særlig arbeidstillatelse for arbeid på hjul utgjør som en av de største kategoriene 745 godkjente virksomheter per 13. desember 2019. For denne kategorien foreslår Statens vegvesen for det første å sløyfe henvisningen til at det skal dokumenteres spesiell kunnskap innenfor området. Henvisningen til kompetansekravet foreslås i stedet angitt i bestemmelsens tredje ledd og i nærmere fastsatte krav gjennom retningslinjer til forskriften.

Det er per i dag kun én kategori for arbeid på hjul, som i praksis gir adgang til å utføre arbeid på hjul for alle kjøretøygrupper. Statens vegvesen har under regelverksarbeidet til forskriften mottatt innspill fra dekkbransjen om å skille ut arbeid på hjul for lette og tunge kjøretøy.

Statens vegvesen ser at det kan være gode grunner for å skille på kompetansekrav for å kunne utføre arbeid på hjul på ulike kjøretøytyper. Formålet med de fastsatte kompetansekravene skal være at de skal sikre at arbeidet utføres og utstyret brukes på en trygg og forsvarlig måte, og at kravene til sikkerhet, miljø og komfort oppfylles. I tillegg til utstyr og verktøy krever også arbeid på de ulike hjultypene ulik kompetanse både når det gjelder montering og reparasjon. Det vil kunne være ulikheter i metoder for feilsøking og diagnostisering av dekk for lette og tunge kjøretøy. Vurderingen av skadeomfang på dekk og felg og valg av reparasjonsmetode samt ulikhetene på lufttrykkets innvirkning på bæreevne og kjøreegenskaper, kan variere på dekk for lette og tunge kjøretøy. Utforming av felg og av-/påmontering av dekk vil også være relativt ulikt mellom de ulike kjøretøytypene. Ettersom skadepotensialet kan være større hvis noen uten tilstrekkelig kompetanse utfører arbeid på hjul på tunge kjøretøy, tilsier dette at det bør stilles særlige krav til kompetanse for arbeid på hjul for tunge kjøretøy.

Forslaget fra dekkbransjen innebærer to kategorier av særlig arbeidstillatelse for arbeid på hjul, der den ene vil dekke arbeid på alle typer kjøretøy, mens særlig arbeidstillatelse for

arbeid på hjul for lette kjøretøy vil innebære at det kan utføres arbeid på kjøretøy begrenset opp til og med 3 500 kg.

Statens vegvesen mener imidlertid at krav til den særlige kompetansen tilpasset ulike kjøretøytyper, ivaretas bedre ved man i hovedsak beholder dagens definisjon og kategori for særlig arbeidstillatelse for arbeid på hjul. Det foreslås i stedet at det gjennom retningslinjer til forskriften fastsettes krav om at virksomheten må dokumentere særlig kompetanse tilpasset den kjøretøygruppen det skal utføres arbeid på. I praksis vil det innebære at dersom en virksomhet skal utføre arbeid på hjul på både lette og tunge kjøretøy, vil minst en person i virksomheten måtte dokumentere praksis fra godkjent virksomhet fra arbeid på tunge kjøretøy. De nærmere kravene til innhold og omfang knyttet til kompetansekrav mv. vil bli gitt i retningslinjer til forskriften, se nærmere omtalen til § 5 femte ledd i punkt 8.7.10.

8.7.4 Bokstav c – arbeid på campingtilhengere og annen tilhengers påløpsbremseanlegg

Det er per 13. desember 2019 registrert 167 virksomheter med særlig arbeidstillatelse for arbeid på campingtilhengere og annen tilhengers påløpsbremseanlegg. Statens vegvesen foreslår å videreføre denne kategorien av arbeidstillatelse. Det foreslås imidlertid at henvisningen til kravet om nødvendig opplæring hos fabrikant, importør eller tilsvarende tas ut av denne delen av bestemmelsen, og i stedet skal fremgå av bestemmelsens tredje ledd samt i retningslinjer gitt til forskriften.

Det presiseres at denne særlige arbeidstillatelsen kun gir tillatelse til arbeid knyttet til påløpsbrems, og ikke andre reparasjoner slik som lys, ledningsnett og øvrige reparasjoner. For virksomheter som skal tilby arbeid utover arbeid på påløpsbremseanlegg, må søke godkjenning i en eller flere andre særlige arbeidstillatelser, alternativt innenfor verkstedkategoriene.

8.7.5 Bokstav d – arbeid på eksosanlegg

Statens vegvesen har per 13. desember 2019 registrert til sammen 46 virksomheter med særlig arbeidstillatelse for arbeid på eksosanlegg. Det foreslås at kategorien for denne særlige arbeidstillatelsen videreføres, men at kompetansekravet knyttet til kunnskap om kjøretøyforskriftens krav tas ut av denne delen av bestemmelsen. Det foreslås i stedet at denne detaljerte delen av kompetansekravet videreføres gjennom retningslinjer som vil bli gitt til forskriften.

Statens vegvesen foreslår å erstatte uttrykket «bytte» med «reparasjon, montering og demontering». Endringen vil ikke medføre noen endringer i tolkningen av bestemmelsen, men skal tydeliggjøre at det kan utføres reparasjon, i tillegg til bytte (montering og demontering).

Det foreslås videre at uttrykket «katalysator» erstattes med «rensesystem». Begrunnelsen for å endre ordlyden er at eksosanlegg i dag omhandler mer enn katalysator, eksempelvis partikkelfilter, og på den måten vil innbefatte flere elementer for eksosanlegg. Dette gjelder imidlertid ikke EGR-system, tilsetningssystem (ad-blue) mv.

8.7.6 Dagens bokstav e – arbeid på gassdrifanlegg

Det er per 13. desember 2019 registrert 2 virksomheter for arbeid på gassdrifanlegg. Statens vegvesen foreslår på bakgrunn av det lave antallet arbeidstillatelser, at kategorien fjernes.

Virksomheter som før ikrafttredelse av ny forskrift har fått særlig arbeidstillatelse for arbeid på gassdrifanlegg, vil kunne fortsette sin drift inntil virksomheten naturlig avvikles, og vil således ikke bli berørt av forskriftsendringene hva gjelder overgangsordninger. Dersom virksomheten kun har en person som oppfyller kompetansekravene for arbeidstillatelsen, og vedkommende slutter i virksomheten, vil virksomheten imidlertid måtte søke om ny godkjenning i form av en verkstedkategori i § 4.

8.7.7 Dagens bokstav f – ny bokstav d – bytte av bilglass

Særlig arbeidstillatelse for arbeid på bilglass utgjør per 13. desember 2019, 349 virksomheter. Arbeidstillatelsen foreslås videreført, mot at henvisningen til kompetansekravet om kunnskap på bestemte temaer på arbeid på bilglass, tas ut av denne delen av bestemmelsen. Det foreslås i stedet at det detaljerte kompetansekravet fremgår av retningslinjer gitt til forskriften.

Statens vegvesen foreslår å erstatte uttrykket «bytte» med «reparasjon, montering og demontering». Endringen vil ikke medføre noen endringer i tolkningen av bestemmelsen, men skal tydeliggjøre at det kan utføres reparasjon, i tillegg til bytte (montering og demontering).

8.7.8 § 5 tredje ledd – kompetansekravet

Det foreslås for samtlige kategorier av særlige arbeidstillatelser at det i forskriften angis innholdet i kompetansekravet, både den formelle delen og kravet til praksis. Presiseringen av kompetansekravet har som formål å tydeliggjøre at kompetansekravet er todelt, og klargjøre det nærmere innholdet. Statens vegvesen foreslår gjennom forskriften også å markere at praksiskravet kun kan oppnås gjennom virksomheter godkjent av Statens vegvesen.

Det er videre i forskriften foreslått presisert at virksomheten skal ha minst én person som oppfyller kompetansekravet. Presiseringene nevnt over gjenspeiler gjeldende forvaltningspraksis for tolkning av kompetansekravet for særlige arbeidstillatelser, og innebærer i så måte ikke noen materielle endringer.

8.7.9 § 5 fjerde ledd – krav om tilstedeværelse

Ordningen med særlige arbeidstillatelser forutsetter at minst én person i virksomheten må oppfylle kompetansekravet. Vedkommende kan imidlertid knytte seg til hjelpere uten at det stilles spesielle krav til disse. Ordningen skiller seg på denne måten fra godkjenning av kontrollorgan der det stilles kompetansekrav også til kontrollører. Ordningen skiller seg også fra godkjenning av kjøretøyverksteder og kontrollorgan ved at det heller ikke stilles krav til etablering og drift av kvalitetsstyringssystem.

Statens vegvesen finner det derfor riktig å videreføre og kodifisere gjeldende forvaltningspraksis som innebærer at vedkommende må være til stede når arbeidet utføres for å føre tilsyn med at arbeidet foregår fagmessig og veilede eventuelle hjelpere. Dersom vedkommende ikke er til stede skal det heller ikke utføres arbeid som angitt i arbeidstillatelsen.

Det presiseres at kravet til kompetanse innebærer at virksomheten kan melde inn flere personer som nødvendig kompetanse, og at det er tilstrekkelig at en av disse er til stede for å føre tilsyn med arbeid som foretas av hjelpere.

8.7.10 § 5 femte ledd – nærmere krav gis i retningslinjer til forskriften

Statens vegvesen har også vurdert i hvilken grad kravene og innholdet i de særlige arbeidstillatelsene skal detaljreguleres i forskriften. Dagens bestemmelse henviser enkelte steder til krav om utstyr og verktøy, uten en gjennomgående systematikk til henvisning til de detaljerte kravene for samtlige typer arbeidstillatelser. Statens vegvesen foreslår å fjerne de enkeltvise og ufullstendige henvisningene til krav knyttet til egnet sted, nødvendige tillatelser, kompetanse, verktøy og utstyr ut av forskriften.

Det foreslås i stedet at de nærmere kravene til egnet sted, nødvendige tillatelser, kompetanse, verktøy og utstyr, herunder krav til vedlikehold og kalibrering, gis i retningslinjer til forskriften. Begrunnelsen for å vise til rettslige standarder i forskriften og detaljerte bestemmelser i retningslinjer er først og fremst at kravene er dynamiske og kan endres i lys av kjøretøy- og reparasjonsteknologien. Det vil gjennom regelverksteknikken med henvisning til retningslinjer være enklere å gjøre endringer og oppdateringer i retningslinjene fremfor gjennom forskriftsendringer. Retningslinjene til forskriften vil utarbeides i samråd med bransjen og gjøres tilgjengelig for bransjen.

8.8 § 6 Unntak fra krav til godkjenning

Statens vegvesen foreslår ny § 6 (gjeldende forskrift § 5) slik følgende ordlyd:

§ 6. Unntak fra krav til godkjenning

Følgende arbeid er unntatt fra krav til godkjenning:

- a) reparasjons- og vedlikeholdsarbeid som utføres som ledd i videregående fagopplæring*
- b)) enkle reparasjoner og utskiftinger som ikke omfatter bærende konstruksjoner og vitale deler på kjøretøyet, herunder også mindre justeringsarbeid utført i naturlig sammenheng med gjennomføring av tester.*
- c) Nødreparasjon på kjøretøy som nødvendig del av redningstjeneste.*
- d) arbeid som blir utført av fabrikant på egenproduserte kjøretøy eller på egenproduserte deler og utstyr til kjøretøy.*
- e) reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på avmonterte komponenter av kjøretøy. Statens vegvesen kan etter skriftlig søknad gi tillatelse til at av- og påmontering av delene blir gjort av virksomheten når særlige grunner taler for det og virksomheten anses kvalifisert.*

f) reparasjons- og vedlikeholdsarbeid som blir utført av eieren eller medlemmer av eierens husstand på kjøretøy som er registrert på eieren, eller har vært registrert i eierens navn på tidspunktet for eventuell avskilting. Unntaket gjelder også dersom den som utfører reparasjons- og vedlikeholdsarbeid har rådighet over kjøretøy på leasingkontrakt, dersom det er tillatt i kontrakten. Unntaket gjelder ikke når eieren reparerer kjøretøy som blir omsatt i næringsøyemed. Unntaket gjelder heller ikke dersom det foretas reparasjonsarbeid på kjøretøy med omfattende skade som definert i kjøretøyforskriften § 7-2, med mindre Statens vegvesen i spesielle tilfeller har gitt tillatelse til slikt arbeid.

g) ombygging, oppbygging og påbygging i henhold til forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav til godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) kapittel 7 som blir utført av eier eller medlemmer av eierens husstand på kjøretøy som er registrert på eieren, eller har vært registrert i eierens navn på tidspunktet for eventuell avskilting, og eieren av kjøretøyet på forhånd har fått tillatelse av Statens vegvesen til utførelse av dette arbeidet. Unntaket gjelder ikke når eieren ombygger, oppbygger eller påbygger kjøretøy som blir omsatt i næringsøyemed.

h) Arbeid på lisensierte kjøretøy som nyttes til trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrt område og hvor kjøringen skjer i regi av og med medlemmer i klubb tilsluttet Norges bilsportforbund eller Norges motorsykkelforbund.

8.9 Nærmere om forslaget til ny § 6

§ 5 i gjeldende forskrift gjør unntak fra kravet om at den som utfører arbeid på kjøretøy som nærmere oppregnet i § 3, skal være godkjent av Statens vegvesen. Flere av unntakene har etter sitt innhold vært gjeldende helt siden første regulering i 1973.

Statens vegvesen har som utgangspunkt at unntaksordningen etter ny § 6 (gjeldende § 5) leses og tolkes i sammenheng med «generalbestemmelsen» i forskriften § 2. Det grunnleggende kravet om at arbeidet skal foregå på forsvarlig måte av kompetent person gjelder uansett.

Slik vi vurderer det er det gode grunner for å videreføre unntaksordningen etter dagens § 5, dog med noen endringer/justeringer.

8.9.1 Nærmere om forslaget til § 6 bokstav a

Forslaget til unntak etter bokstav a) viderefører ordningen etter gjeldende forskrift. Vi har likevel valgt å presisere at det er snakk om arbeid som foregår i et utdanningsløp til mekaniker og som kvalifiserer til fagbrev. Annen opplæring i arbeid på kjøretøy i regi av opplæringsinstitusjon – enten den foregår i privat eller offentlig regi – gir ikke grunnlag for unntak etter § 6 a), og må i så fall vurderes i lys av forskriften § 22 *Unntak*.

8.9.2 Nærmere om forslaget til § 6 bokstav b

Statens vegvesen foreslår at bokstav b) og f) i gjeldende forskrift slås sammen i en ny bokstav b). Endringen er av mer redaksjonell karakter og medfører ingen realitetsendring i forhold til gjeldende forskrift. Eksempel på slike enkle reparasjoner eller utskiftninger kan være skift av oljefilter, vindusvisker, batteri mv.

8.9.3 Nærmere om forslaget til § 6 bokstav c

Uttrykket «arbeid» i gjeldende forskrift forslås erstattet med uttrykket nødreparasjon for ytterligere å klargjøre at unntaket er avgrenset til de situasjoner der kjøretøyet med enkle midler kan gjøres i forsvarlig stand eller klargjøres for frakting til verksted for reparasjon. Unntaket gjelder ikke for det som gjerne karakteriseres som mobile verkstedtjenester.

8.9.4 Nærmere om forslaget til § 6 bokstav d

Bokstav d) viderefører ordningen etter gjeldende forskrift. Uttrykket «fabrikant» – slik det nyttes her – følger definisjonen i direktiv 2007/47/EF og innebærer at det kan være flere fabrikanter knyttet til ett og samme kjøretøy før det blir førstegangsgodkjent og registrert her i landet.

8.9.5 Nærmere om forslaget til § 6 bokstav e

Bokstav e) er også en ren videreføring av gjeldende forskrift og vil typisk komme til anvendelse for virksomheter som driver overhaling av komponenter til dieselmotorer.

8.9.6 Nærmere om forslaget til § 6 bokstav f

Bokstav f) viderefører ordningen etter gjeldende § 5 bokstav g). Unntaket fra godkjenningsplikten for reparasjons- og vedlikeholdsarbeid som eier eller medlemmer av eiers husstand utfører på eiers kjøretøy har vært en del av verkstedforskriften helt siden 1973.

Med eier forstås både fysisk og juridisk person og innebærer at både privatpersoner og foretak kan etableres og drives uten at det på forhånd er søkt om og gitt godkjenning av Statens vegvesen. Unntaket retter seg bl.a. mot virksomheter som etablerer og driver bedriftsverksteder.

Ordlyden i bestemmelsen ble ved revisjon av forskriften i 2009 presisert til å gjelde kjøretøy som er registrert på eieren eller har vært registrert i eierens navn på tidspunktet for evt. avskilting. Presiseringen er gjort for å gjøre det tydelig at unntaket er begrenset til de tilfeller der eier faktisk er reell eier. Uten en slik presisering ville bestemmelsen åpne for omgåelser av det som er hovedregelen etter forskriften § 3; at reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på bil mv. krever godkjenning fra Statens vegvesen.

Ved forskriftsrevisjon i 2013 ble ordningen utvidet til også å gjelde for leasete kjøretøy.

Statens vegvesen er kjent med at det i verkstedbransjen er stilt spørsmål ved om unntaket bør opprettholdes all den tid bestemmelsen etter sin ordlyd gir enhver eier eller medlem av eiers husstand anledning til å foreta ellers godkjenningspliktig reparasjons- og vedlikeholdsarbeid uten nærmere krav til kompetanse utover det generelle kravet i ny § 1 (gjeldende § 1). Det argumenteres for at de senere års utvikling i kjøretøy- og reparasjonsteknologi taler mot å opprettholde dette unntaket.

Slik Statens vegvesen vurderer det, er det fortsatt tilrådelig til i all hovedsak å videreføre unntaket i gjeldende forskrift § 5 bokstav g. Det vil uansett være et grunnkrav til reparasjons- og vedlikeholdsarbeidet utført av kjøretøyets eier at det skal foretas på forsvarlig måte av kompetent person, jf. forskriften § 1 (forslag til ny § 2) og kommentarene til denne. Det å fjerne unntaket vil etter vårt syn kunne fremstå som urimelig fordi det bl.a. ville sperre for at en bilmekaniker med tilgang på nødvendig verktøy kan foreta reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på eget kjøretøy. Fjerning av bestemmelsen vil også ha den konsekvens at for eksempel bedriftsverksteder, busselskapenes verksteder mv. må underlegges godkjenningssplikt.

Statens vegvesen er likevel av den oppfatning at eier eller medlemmer av eierens husstand som hovedregel – ikke bør ha anledning til å reparere kjøretøy som er registrert på eieren dersom det er snakk om reparasjon av omfattende skade. Arbeid på kjøretøy med omfattende skade stiller særlige krav til kompetanse og utstyr. Dette gjelder spesielt arbeid på nyere biler der det er gjort bruk av høyfasthetsstål og komposittmateriale og med andre sammenføyningsmetoder enn det som er vanlig på eldre kjøretøy. Reparasjon av kjøretøy med omfattende skade forutsetter også tilgang til fabrikantens anvisninger der disse finnes. Det vises for øvrig til omtalen under punkt 8.5.4

Vi har i forslaget til endring av § 5 ny bokstav f) åpnet for at det i spesielle tilfeller kan gis tillatelse til at andre enn godkjent skadeverksted kan reparere kjøretøy med omfattende skader. Dette under forutsetning av at det fremmes søknad der det dokumenteres særlig kompetanse, nødvendig utstyr mv, og der Statens vegvesen foretar en konkret vurdering av om slik tillatelse kan gis.

Vi ber spesielt om høringsinstansenes synspunkter på den foreslåtte endringen i § 5 bokstav f).

Det presiseres for ordens skyld at unntaket ikke gjelder for godkjenningsspliktig ombyggings-, oppbyggings- eller påbyggingsarbeid. Dette reguleres av § 5 bokstav h i gjeldende forskrift og § 6 bokstav g i forslag til ny forskrift.

8.9.7 Nærmere om forslaget til § 6 bokstav g

Ordningen videreføres som regulert i gjeldende § 5 bokstav h).

Bestemmelsen er først og fremst ment å omfatte arbeid på «veteranbiler» («hobbyvirksomhet for private eiere»). Bestemmelsen skal tolkes strengt. For å sikre at arbeidet faktisk kun utføres i henhold til intensjonen bak regelen, er det presisert at det kreves forhåndstillatelse av Statens vegvesen ved at det fremmes skriftlig søknad om tillatelse til slikt arbeid.

Felles for unntakene fra godkjenningssplikten i § 5 f) og g) er at de ikke gjelder dersom kjøretøyene det er snakk om omsettes i næringsøyemed. Om det er snakk om næringsvirksomhet eller ikke må bestemmes konkret med utgangspunkt i Skatteetatens bestemmelser om næringsdrivende og avgrenses mot hobbyvirksomhet. Sentralt i vurderingen av om vedkommende er næringsdrivende, er om arbeidet drives for egen risiko

og regning, har et visst omfang, er egnet til å gå med overskudd over tid og tar sikte på en viss varighet.

Bedømmes virksomheten som næringsdrivende vil de ordinære kravene til godkjenning av kjøretøyverksted, jf. forskriften kapittel 3, uansett komme til anvendelse.

8.9.8 Nærmere om forslaget til § 6 bokstav h

Forslaget til (ny) bokstav h innebærer at arbeid på kjøretøy som utelukkende nyttes eller skal nyttes i organisert motorsport ikke er å regne som godkjenningspliktig arbeid.

Forslaget til ny bokstav h) begrunnes bl.a. i at det her er snakk om spesielle kjøretøy som er unntatt fra alminnelige tekniske krav og krav til godkjenning. Videre at forbundene selv har ansvar for tilsyn med kjøretøyene, jf. forskrift om 15-01-2001 nr. 26 om motorsport på lukket bane eller annet avsperrert område og om annen bruk av go-cart.

9 Kapittel 3 – Villkår for godkjenning

9.1 § 7. Krav til lokaler og teknisk utstyr for kjøretøyverksted

Statens vegvesen foreslår ny § 7 (gjeldende forskrift § 6) med følgende ordlyd:

§ 7. Krav til lokaler og teknisk utstyr for kjøretøyverksted

Lokaler og teknisk utstyr som skal benyttes av godkjent kjøretøyverksted skal være egnet til formålet og ha nødvendige tillatelser. Teknisk utstyr skal i tillegg være vedlikeholdt og kalibrert i henhold til anerkjente kalibreringsmetoder.

Det kreves at de forskjellige kategoriene av kjøretøyverksteder skal ha følgende utstyr:

- a) Bilverksted 01, bilverksted 02 og bilverksted 03 skal ha kjøretøyløfter eller arbeidsgrav. Bilverksted 02 og 03 skal i tillegg ha bremseprøver.*
- b) Motorsykkel- og mopedverksted skal ha løftebenk/løftebord.*
- c) Skadeverksted 01 skal ha nødvendig måle- og sammenføyningsutstyr.*
- d) Skadeverksted 02 skal ha rettebenk og nødvendig måle- og sammenføyningsutstyr.*
- e) Påbyggerverksted skal ha utstyr for mekaniske arbeider på kjøretøyenes ramme og påbygg.*
- f) Traktorverksted skal ha egnet løfteutstyr.*

Utover utstyrskrav som nevnt i annet ledd, må verkstedet ha tilgang til nødvendig utstyr og verktøy for de arbeidsoperasjonene som verkstedet skal utføre.

Statens vegvesen kan i retningslinjer til forskriften fastsette nærmere krav til lokaler, utstyr og verktøy, herunder krav til vedlikehold og kalibrering tilpasset de ulike verkstedkategoriene.

9.2 Nærmere om forslaget til ny § 7

9.2.1 Nærmere om § 7 første ledd – nødvendige tillatelser

Kravet i første ledd vil i all hovedsak forbli uendret, og vil som tidligere innebære at både lokaler og teknisk utstyr som virksomheten skal benytte, skal ha nødvendige tillatelser. Kravet om nødvendige tillatelser for lokaler vil være oppfylt dersom den som søker om godkjenning dokumenterer tillatelse til bruk fra andre myndigheter, eksempelvis gjennom ferdigattest eller midlertidig bruksattest utstedt av kommunen.

Statens vegvesen foreslår i tillegg at krav om at teknisk utstyr skal være vedlikeholdt og kalibrert i henhold til anerkjente kalibreringsmetoder tas inn i forskriften. Det innebærer at det ikke er et krav at utstyret skal kalibreres av akkreditert kalibreringsorgan, eller etter fabrikantens anvisninger, men tilstrekkelig at utstyret kalibreres etter anerkjente

kalibreringsmetoder. For de tilfeller en virksomhet er godkjent som både kjøretøyverksted og kontroll, skal imidlertid nivået av utstyrskrav, inkludert krav om kalibrering, som gjelder for kontrollorgan etter pkk-forskriften legges til grunn.

Statens vegvesen vil i denne sammenheng presisere at det ved ordlyden «*skal ha følgende utstyr*» i annet ledd skal forstås slik at det er et krav at virksomheten selv må ha slikt utstyr. Det innebærer eksempelvis at et skadeverksted 02 i utgangspunktet selv skal ha nødvendig måle- og sammenføyningsutstyr. Begrunnelsen for et slikt krav er at måle- og sammenføyningsutstyr utgjør verkstedkategoriens kjerneutstyr for den type arbeid, og som skiller seg fra reparasjoner andre verkstedkategorier kan utføre.

Det presiseres videre at dersom virksomhet godkjent som bilverksted 01, 02 eller 03 også skal drive med reparasjoner av mindre skader, må den i tillegg til utstyrskrav som nevnt i bokstav a, oppfylle utstyrskravet i bokstav c ved å ha nødvendig måle- og sammenføyningsutstyr.

For annet utstyr som nevnt i bestemmelsens første ledd «*teknisk utstyr som skal benyttes*» og «*nødvendig utstyr*» i tredje ledd, vil det være tilstrekkelig at virksomheten har *tilgang til* slikt utstyr gjennom avtaler om sambruk av utstyr for verksteder. Statens vegvesen foreslår et nytt tredje ledd som presiserer at det er tilstrekkelig at virksomheten, utover utstyrskrav som nevnt i annet ledd, har *tilgang til* nødvendig utstyr og verktøy for de arbeidsoperasjonene verkstedet skal utføre. Forslag til nytt tredje ledd må leses i sammenheng med grunnprinsippet for verkstedforskriften § 1 om at den som skal arbeide på kjøretøy gjør dette på en forsvarlig måte. Kravet om «forsvarlig» peker i denne sammenheng på at den som utfører arbeidet skal gjøre det med det utstyr som kreves for formålet.

Dagens tredje ledd vil med de foreslåtte endringene anses som overflødig, og foreslås fjernet.

9.2.2 Nærmere om § 7 annet ledd og tredje ledd – nivå av utstyrskrav i forskriften

§ 6 i gjeldende forskrift opererer ikke med komplette lister for utstyr for de ulike verkstedkategoriene. Hovedregelen er derfor at verkstedet skal ha teknisk utstyr som er *egnet til formålet*. Det innebærer at det vurderes konkret hva som er nødvendig utstyrskrav for den type arbeid virksomheten søker godkjenning for.

Statens vegvesen foreslår i ny forskrift at modellen med å kun regulere minimumskrav til utstyr for de ulike verkstedkategoriene, videreføres. Det vil innebære at virksomheter som søker godkjenning i de ulike verkstedkategoriene, må oppfylle utstyrskravet oppgitt i annet ledd. En slik løsning har dels sammenheng med at virksomheter som får verkstedgodkjenning etter dagens § 3, gjennom forskriften vil få en ytre ramme for hvilke typer reparasjoner som kan foretas av virksomheten. Innenfor den ytre rammen vil det være opp til verkstedet hvilket arbeid det faktisk vil tilby eller utføre, se punkt 8.5. Det vil som en følge av denne dreiningen også være naturlig at godkjente verksteder skaffer seg utstyr i tråd med det arbeidet som virksomheten faktisk skal tilby.

En videreføring av å ikke operere med detaljerte utstyrskrav må også sees i sammenheng med hvilke avgrensninger virksomheten skal gjøre i sitt kvalitetsstyringssystem med hensyn til hvilke verkstedtjenester som skal tilbys. Vi viser her til de vesentlige endringer som er gjort i bestemmelsene i kvalitetsstyringssystemet, se punkt 10.3 – 10.8. Det nevnes i denne sammenheng at virksomheten plikter å ha en beskrivelse med hvilke personer som har hvilke arbeidsoppgaver i tilknytning til reparasjonsvirksomhet som skal ajourholdes. Det vil derfor gjennom kvalitetssystemet måtte fremgå hvilke tjenester virksomheten tilbyr, for å kunne gjøre en kvalifisert vurdering av om virksomheten har nødvendig utstyr egnet til formålet for alle arbeidsoperasjoner som utføres.

Det foreslås i annet ledd bokstav a en presisering om at bilverksted 02 og 03 i tillegg til kjøretøyløfter og arbeidsgrav skal ha bremseprøver. Statens vegvesen er av den oppfatning at det for verksteder som tilbyr arbeid på trykkluftmekaniske bremsesystemer er påkrevd med bremseprøver. Begrunnelsen for dette er at det for denne typen bremsesystemer er elektroniske og mekaniske komponenter som – sammen med trykkluft – skal sørge for at bremsene oppfyller gjeldende krav, og at dette vanskelig lar seg teste uten hjelp av bremseprøver.

9.2.3 Nærmere om bokstav f – traktorverksted

Dagens krav til utstyr for traktorverksted innebærer etter sin ordlyd at disse skal ha kjøretøyløfter eller arbeidsgrav. Bestemmelsen er imidlertid i praksis og gjennom retningslinjer til forskriften tolket og praktisert slik at kravet til kjøretøyløfter eller arbeidsgrav for traktorverksted anses oppfylt dersom verkstedet har annen egnet løfteinnretning (eksempelvis traverskran eller tilpasset jekk).

Statens vegvesen foreslår på bakgrunn av dette å endre ordlyden i bokstav f slik at den gjenspeiler dagens praksis.

9.2.4 Nærmere om nytt fjerde ledd – hjemmel til å gi nærmere krav om utstyr i retningslinjer

Statens vegvesen har vurdert i hvilken grad kravene til lokaler, utstyr og verktøy for de ulike verkstedkategoriene skal detaljreguleres i forskriften. Dette gjelder både for minimumskrav for de ulike verkstedkategoriene angitt i bestemmelsens annet ledd, og øvrig verktøy og utstyr virksomheten skal ha for arbeidsoperasjonene de skal utføre.

Statens vegvesen foreslår i kombinasjon med minimumsreguleringen i § 6 annet ledd en hjemmel for Statens vegvesen i nærmere retningslinjer til å fastsette krav til lokaler, verktøy og utstyr for de ulike verkstedkategoriene. Så langt det gjelder begrunnelsen for å vise til rettslige standarder i forskriften og detaljerte bestemmelser i retningslinjer, vises det til tilsvarende omtale gitt i punkt 8.7.8.

9.3 § 7 a. Mobile verkstedtjenester

Statens vegvesen foreslår en ny bestemmelse § 7a om mobile verkstedtjenester:

§ 7 a. Mobile verkstedtjenester

Virksomheter godkjent etter § 4 eller § 5 i denne forskrift, kan etter skriftlig søknad til Statens vegvesen gis tillatelse til å utføre mobile verkstedtjenester. Mobile verkstedtjenester kan bare tilbys som et tillegg til virksomhetens stedlige drift.

Statens vegvesen fastsetter nærmere vilkår for adgangen til å utføre mobile verkstedtjenester, herunder til omfanget, hvilke typer godkjenningspliktig arbeid, kompetanse, lokasjon, verktøy og utstyr.

9.4 Nærmere om forslaget til ny § 7a

§ 5 i dagens forskrift definerer at enkle reparasjoner og utskiftinger som ikke omfatter bærende konstruksjoner og vitale deler på kjøretøyet og arbeid på kjøretøy som en nødvendig del av redningstjeneste, ikke er godkjenningspliktig arbeid. For arbeid som faller inn under disse definisjonene, er det i dag ikke noe til hinder for at virksomheter tilbyr mobile verkstedtjenester. Statens vegvesen er kjent med bruk av slike mobile servicetjenester som tilbyr enkle arbeidsoperasjoner blant annet gjennom skifte av oljefilter, motorolje og aircondition-service.

Statens vegvesen har imidlertid i denne sammenheng vurdert hvorvidt arbeid som etter § 2 anses som godkjenningspliktig arbeid, skal tillates utført gjennom mobile verkstedtjenester.

Forskrift om kjøretøyverksteder forutsetter i sin nåværende form at verksteddriften for kjøretøyverksteder skal skje fra virksomhetens fysiske og faste/bestemte lokaler, jf. 7 (gjeldende § 6) om krav til lokaler og teknisk utstyr som skal benyttes av godkjent kjøretøyverksted skal være «egnet til formålet og ha nødvendige tillatelser». I det ligger det en forutsetning om en konkret lokasjon som har nødvendige tillatelser fra kommunen. For særlige arbeidstillatelser er kravet at det skal foreligge «egnet sted», og vil basere seg på en skjønnsmessig vurdering. Det kan for eksempel for arbeidstillatelse for arbeid på hjul være praktisk å utføre arbeidet ved hjelp av mobile enheter. Etter dagens forskriftsbestemmelser er det en romsligere adgang til å benytte mobile enheter for særlige arbeidstillatelser, jf. ordlyden «egnet sted».

Statens vegvesen er imidlertid kjent med at det også for arbeid som faller inn under ordinære verkstedkategorier, innenfor enkelte særgrupper, er vanlig med mobile verkstedtjenester. Dette gjelder spesielt innenfor traktor- og anleggsbransjen samt for tunge kjøretøy. For disse næringene foregår det i ulike grader allerede i dag bruk av mobile verkstedtjenester uten at det er uttrykkelig regulert i forskriften eller utføres gjennom formelle tillatelser fra Statens vegvesen.

I særforskrifter for enkelte verksteder, er det i forskrift om fartsskriververksted og forskrift om alkolås, alkolåsverksted mv. gitt adgang til å utføre «ambulerende verkstedvirksomhet». Det fremgår at forskrift om fartsskriververksted § 5 annet ledd at «ambulerende

verkstedsvirksomhet» (verkstedvirksomhet utøvd utenfor virksomhetens lokaler) kan finne sted, men kun hvis de krav som følger av forordningen og denne forskrift ivaretas. Det er videre krav om at tilsynsmyndigheten varsles rimelig tid i forkant».

I forskrift om alkoholås, alkoholåsværksteder mv. er hjemmelen for mobile verkstedtjenester gitt i § 15 tredje ledd *«alkoholåsværkstedet kan også utføre arbeid på alkoholåsen andre steder enn i værkstedets lokaler forutsatt at dette gjøres på forsvarlig måte med pliktig utstyr».*

Bakgrunnen for å gi en generell åpning i forskriften for mobile verkstedtjenester for arbeid på fartsskriver, er todelt. For det første er fartsskriverværksted begrenset til å utføre spesifikt bestemt arbeid på fartsskriver. Arbeid på fartsskriver er videre knyttet til tunge kjøretøy, der praktiske og miljømessige forhold tilsier at mobile enheter oppsøker store flåteeiere fremfor at kjøretøyene tas inn enkeltvis til fartsskriverstedene. For alkoholåsværksteder er adgangen til mobile verkstedtjenester knyttet til at det ikke er krav til utstyr for arbeid på alkoholås utover et enkelt håndverktøy og kalibreringsgass. Virkeområdet for påbud om alkoholås er i dag begrenset til minibuss og buss, og det er også her praktiske og miljømessige hensyn som tilsier at mobile enheter oppsøker kjøretøyeiere fremfor å transportere kjøretøyene til værkstedene.

Frem til 1. oktober 2018 var det i § 8 et krav om at godkjenningsspliktig arbeid ikke kunne finne sted uten at teknisk leder var tilstede. Med virkning fra 1. oktober 2018 ble imidlertid kravet om tilstedeværelse for teknisk leder opphevet, og spørsmål om hvorvidt det skal tillates mobile verkstedtjenester må dels sees i lys av dette. Det innebærer at det ikke lenger er et krav at teknisk leder til enhver tid skal være tilstede på plassen der mekanikere utfører sitt arbeid. Teknisk leder vil imidlertid likevel etter § 8 være ansvarlig for virksomheten og skal delta aktivt i arbeidet ved å veilede personalet og påse at arbeidet utføres i samsvar med krav fastsatt i lov og forskrift, uavhengig av om arbeidet utføres i virksomhetens faste lokaler eller ved mobile verkstedtjenester.

9.4.1 To sentrale prøveprosjekter – tillatelse til å utføre mobile verkstedtjenester

I forbindelse med regelverksarbeidet til værkstedforskriften har Statens vegvesen gitt dispensasjon fra værkstedforskriften til to aktører, Røhne Selmer og Tesla for mobile verkstedtjenester. Dispensasjonen innebærer i realiteten unntak fra kravet om at værksteddriften skal skje fra virksomhetens lokaler, og gir tillatelse til å tilby og utføre mobile verkstedtjenester utenfor virksomhetens lokaler. Begge de aktuelle pågående prøveprosjektene er gitt tillatelse til mobile verkstedtjenester for perioden oktober 2018–desember 2019. Formålet med tillatelsene har delvis vært at Statens vegvesen skulle innhente erfaring fra prøveprosjektene og evaluere gjennomføringen i sammenheng med regelverksarbeidet til værkstedforskriften, herunder om- og under hvilke rammer mobile verkstedtjenester skal tillates.

Evalueringene fra prøveprosjektene så langt har vist at værkstedtjenestene i all hovedsak består av service og enkle reparasjoner.

9.4.2 Nærmere om første ledd

Statens vegvesen foreslår i ny § 7 a at virksomheter godkjent som ordinære kjøretøyverksteder etter ny § 4 og virksomheter med særlig arbeidstillatelse etter ny § 5 gis tillatelse til å utføre mobile verkstedtjenester. Tillatelsen til å utføre mobile verkstedtjenester vil være betinget av at virksomheten skriftlig og på forhånd har søkt om – og fått – tillatelse til slikt arbeid.

Når begrepet «*verkstedtjenester*» er benyttet fremfor for eksempel «*verksteddrift*» eller «*ambulerende virksomhet*» er det for å presisere at virksomhetens tilbud etter § 7a er forutsatt å være en *tilleggstjeneste* ved siden av og i tillegg til virksomhetens ordinære drift gjennom verkstedets lokaler.

Vilkåret i første ledd andre setning innebærer at omfanget av de mobile verkstedtjenestene skal stå i rimelig forhold til virksomhetens størrelse og ordinære drift. Presiseringen er videre gitt for å utelukke at virksomheter etableres proforma der hoveddriften skjer gjennom mobile verksteder som en omgåelse av regelverket, herunder kravene til lokaler mv.

Selv om det åpenbart vil være en rekke HMS-relaterte forhold knyttet til utførelsen av mobile verkstedtjenester, vil formålet med ny § 7a først og fremst være å stille krav som søker å sikre at de mobile verkstedtjenestene utføres på en slik måte at trafikksikkerheten ivaretas både i forhold til kjøretøyet og omgivelsene der arbeidet utføres.

9.4.3 Nærmere om annet ledd

Forslaget til annet ledd innebærer at Statens vegvesen gis hjemmel i retningslinjer til forskriften til å fastsette nærmere vilkår til de mobile verkstedtjenestene. Dette kan blant annet være vilkår knyttet til hvilke typer arbeid/reparasjoner som kan utføres gjennom mobile verkstedtjenester. Hvilken avgrensning som skal gjelde, vil fremgå av detaljerte retningslinjer til forskriften, eksempelvis en negativ avgrensning mot hvilke type reparasjoner man ikke vil kunne foreta gjennom mobile verkstedtjenester.

Annet ledd vil også gi Statens vegvesen adgang gjennom retningslinjene til å fastsette hvor arbeidet skal foregå, krav til kompetanse til de som skal utføre mobile verkstedtjenester, krav til verktøy og utstyr. Det vil eksempelvis være en helt klar forutsetning at mobile verkstedtjenester oppfyller vilkårene i § 16 c og d ved å ha beskrivelser og registreringer av hvilke tjenester virksomheten tilbyr samt prosedyrebeskrivelse for og registreringer av kontroll med kvaliteten på utført arbeid.

Ordningen med mobile verkstedtjenester bygger på en forutsetning om at utøvelsen ikke kommer i konflikt med andre offentligrettslige reguleringer. Det forutsettes videre at det foreligger lovlig tilgang til stedet der slike tjenester skal utføres.

Ordningen med mobile verkstedtjenester vil til forskjell fra ordinære verkstedlokaler vanskeliggjøre tilsynsutøvelsen slik vi kjenner den i tradisjonell forstand med tilsyn i virksomhetens fysiske lokaler. For å ivareta tilsynsrollen og hensynet til å kunne foreta effektive og målrettede tilsyn, og for å sikre at arbeidet er trafikksikkert vil det måtte stilles kompensierende vilkår til mobile verkstedtjenester. Dette kan eksempelvis være i form av

meldeplikt til Statens vegvesen, alternativt at virksomheten til enhver tid skal ha oppdatert oversikt over operasjoner som utføres utenfor virksomhetens lokaler, og som på Statens vegvesens anmodning gjøres tilgjengelige for tilsynsmyndigheten. Nærmere vilkår for å sikre effektive tilsyn for tilsynsmyndigheten, vil fremgå av retningslinjer til forskriften.

Det vil også være en forutsetning for å utføre mobile verkstedtjenester at nødvendig utstyr og verktøy som skal benyttes ved arbeidsoperasjonene skal være egnet til dette. Det vil også være en klar forutsetning for å tillate mobile verkstedtjenester at arbeidet ikke finner sted på plasser som er til hinder for annen trafikk.

De nærmere kravene og rammene knyttet til de mobile verkstedtjenestene vil bli utarbeidet med innspill fra bransjen, inkludert aktørene for prøveprosjektene, og være tilgjengelige for bransjen.

9.5 § 8. Regelverk m.m.

Statens vegvesen har gjennomgått gjeldende forskriftsbestemmelse § 7, og foreslår å videreføres bestemmelsen i ny forskrift § 8 i sin helhet uten endringer.

Det presiseres for ordens skyld at kravet om å ha tilgjengelig oppdatert regelverk og nødvendige tekniske data også vil være oppfylt når dette finnes i elektronisk form.

9.6 § 9. Teknisk leder og kompetent stedfortreder

Statens vegvesen foreslår ny § 9 med følgende innhold:

§ 9. Teknisk leder og kompetent stedfortreder

Godkjent kjøretøyverksted skal ha en teknisk leder med kompetent stedfortreder som er godkjent av Statens vegvesen. Statens vegvesen kan ved godkjenning av virksomheten gjøre unntak fra kravet til kompetent stedfortreder når kravet vil virke urimelig av hensyn til virksomhetens størrelse.

Teknisk leder skal være heltidsbeskjeftiget og delta aktivt i arbeidet med å veilede personalet og påse at arbeidet utføres i samsvar med krav fastsatt i lov og forskrift. Teknisk leder er ansvarlig for at reparasjonsvirksomheten drives i samsvar med denne forskriften, skal samordne reparasjonsvirksomheten og er verkstedets kontaktperson overfor Statens vegvesen.

I teknisk leders fravær påhviler dennes plikter og ansvar kompetent stedfortreder. Kompetent stedfortreder må ha godkjenning som teknisk leder, jf. § 10.

Statens vegvesen registrerer opplysninger, herunder personopplysninger, om tekniske ledere og stedfortredere i Statens vegvesens elektroniske register i forbindelse med søknader, godkjenninger, tilsyn og reaksjoner.

9.7 Nærmere om forslaget til ny § 9

9.7.1 Tidligere forskriftsendringer – Lemping av krav om teknisk leders fysiske tilstedeværelse

Statens vegvesen har tidligere vurdert hvorvidt det skal lempes på kravet til teknisk leder og kompetent stedfortreders tilstedeværelse i verkstedet. Verkstedforskriften § 8 ble med virkning fra 1. oktober 2018 endret slik at ikke lenger er et vilkår for å kunne utføre godkjenningspliktig arbeid i verkstedet at teknisk leder/kompetent stedfortreder er tilstede i virksomhetens lokaler til enhver tid.

9.7.2 § 9 første ledd – innføring av personlig godkjenning for teknisk leder og kompetent stedfortreder

Forslaget til ny § 9 første ledd innebærer at det innføres et krav om at rollen som teknisk leder og kompetent stedfortreder skal være gitt personlig godkjenning av Statens vegvesen.

En ordning med personlig godkjenning av teknisk leder og kompetent stedfortreder er allerede innført for teknisk leder og kontrollører i kontrollorgan etter forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy. Ordningen med personlig godkjenning for teknisk leder ved kjøretøyverksted har hjemmel i vegtrafikkloven § 19 b. Forslaget vil medføre at man i tillegg til dagens gjeldende hjemler til å kunne tilbakekalle verkstedets godkjenning ved vesentlige overtredelser, også vil kunne rette forvaltningsreaksjoner direkte mot teknisk leder og/eller kompetent stedfortreder, dersom det gjennom tilsyn avdekkes vesentlige forsømmelser av pliktene som følger av forskriften.

De nærmere vilkårene for å få personlig godkjenning som teknisk leder, fremgår av forslaget til § 10, se også forslag til overgangsbestemmelser i § 23.

9.7.3 § 9 tredje ledd – kompetent stedfortreder

Det foreslås en ny formulering til kompetent stedfortreders plikter og ansvar. Forslaget innebærer kun språklige endringer for å harmonisere denne delen av bestemmelsen med tilsvarende ordlyd i pkk-forskriften § 10 tredje ledd, og vil således ikke innebære noen materielle endringer i innholdet.

9.7.4 § 9 fjerde ledd – registrering av opplysninger i elektronisk register

Nytt forslag til fjerde ledd, med samme formulering i pkk-forskriften § 10 fjerde ledd, gir hjemmel for å holde register over alle tekniske ledere og deres stedfortredere, som til enhver tid er godkjent. Formålet med registeret er å samle nødvendig informasjon om godkjente roller og virksomheter hos Statens vegvesen, slik som navn, personnummer, kompetanse, fagbrev, eventuell reaksjonshistorikk mv. Dersom en teknisk leder eller en stedfortreder blir ilagt en reaksjon etter tilsyn, er det ønskelig å ha denne informasjonshistorikken ved eventuelt vurdering av senere reaksjonsform ved senere forskriftsbrudd.

Forslaget innebærer i praksis at gjeldende verkstedregister utvides til å inneholde opplysninger om teknisk leder og stedfortreder som er godkjente. Registeret vil måtte

inneholde informasjon om alle personer som tidligere har vært godkjent og som tidligere har søkt om en godkjenning som teknisk leder eller stedfortreder. For å ivareta personvern hensynet, vil Statens vegvesen ved godkjenning av teknisk leder gi informasjon om adgangen til behandling og lagring av personopplysninger til formål å godkjenne teknisk leder og føre tilsyn med samme.

9.8 § 10. Krav til teknisk leder

Statens vegvesen foreslår ny § 10 (gjeldende forskrift § 9) med følgende innhold:

§ 10. Krav til teknisk leder

Teknisk leder ved godkjent verksted skal være godkjent av Statens vegvesen, jf. § 9. For å få godkjenning som teknisk leder må vedkommende ha:

- a) fagbrev tilpasset den kjøretøykategorien vedkommende skal godkjennes for.*
- b) opparbeidet relevant praksis som nærmere fastsatt hos godkjent verksted*

Teknisk leder skal oppfylle følgende krav:

- a) Bilverksted 01: Fagbrev som «bilmekaniker tunge kjøretøy» eller som «bilmekaniker lette kjøretøy» og 4 års relevant praksis etter bestått fagprøve, alternativt 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.*
- b) Bilverksted 02: Fagbrev som «bilmekaniker tunge kjøretøy» og 4 års relevant praksis etter bestått fagprøve, alternativt 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.*
- c) Bilverksted 03: Fagbrev som «bilmekaniker tunge kjøretøy» og 4 års relevant praksis etter bestått fagprøve, alternativt 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.*
- d) Motorsykel- og mopedverksted: Fagbrev som «bilmekaniker tunge kjøretøy» eller som «bilmekaniker lette kjøretøy» eller for «motorsykkelmekaniker» og 3 års relevant praksis etter bestått fagprøve, alternativt 6 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.*
- e) Skadeverksted 01: Fagbrev som «bilmekaniker lette», «bilmekaniker tunge» eller som «bilskadereparatør» og 4 års relevant praksis etter bestått fagprøve, alternativt 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.*
- f) Skadeverksted 02: Fagbrev som «bilskadereparatør» og 4 års relevant praksis etter bestått fagprøve, alternativt 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve. Det kreves i tillegg spesiell opplæring om reparasjoner av omfattende skader. Statens vegvesen kan i retningslinjer til forskriften fastsette nærmere krav til innhold og omfang i slik opplæring.*
- g) Påbyggerverksted: Fagbrev som «industrimekaniker», «industrimontør», «chassispåbygger», eller «bilmekaniker tunge kjøretøy» eller som «bilmekaniker lette kjøretøy» og 4 års relevant praksis etter bestått fagprøve, alternativt 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.*
- h) Traktorverksted: Fagbrev som «landbruksmaskinmekaniker», «anleggsmaskinmekaniker» eller som «bilmekaniker tunge kjøretøy» og 4 års relevant praksis etter fagprøve, alternativt 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.*

Statens vegvesen kan i retningslinjer til forskriften fastsette krav om vedlikehold av kompetanse for teknisk leder og kompetent stedfortreder.

Krav til teknisk leder anses videre oppfylt på bakgrunn av annen relevant utdanning eller praksis dersom Statens vegvesen finner denne likeverdig med forannevnte.

Krav til teknisk leder kan også anses oppfylt på bakgrunn av tilsvarende yrkeskvalifikasjoner ervervet i en annen EØS-stat eller Sveits, jf. yrkeskvalifikasjonsloven og forskrift 22. desember 2017 nr. 2384 om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner.

Teknisk leder som ikke lenger oppfyller kravene til godkjenning plikter å melde fra om dette til Statens vegvesen.

9.9 Nærmere om forslaget til ny § 10

9.9.1 Tidligere gjennomførte endringer

Enkelte elementer i gjeldende § 9 er allerede endret gjennom forskriftsendring med ikrafttredelse 1. oktober 2018. Dette gjelder blant annet en oppheving av det tidligere kravet om at teknisk leder måtte ha førerrett som gav adgang til å prøvekjøre kjøretøy slike kjøretøy som verkstedet hadde godkjenning for. Endringen har sikret harmonisering med kravene til teknisk leder ved kontrollorgan. Kravet til førerrett kommer derfor nå bare til anvendelse i de tilfeller teknisk leder rent faktisk foretar prøvekjøring.

9.9.2 § 10 første og tredje ledd – personlig godkjenning av teknisk leder og kompetent stedfortreder

Det følger av forslagets første ledd at teknisk leder og kompetent stedfortreder på verksted skal ha personlig godkjenning gitt av Statens vegvesen. Kravene knyttet til personlig godkjenning som teknisk leder ved kjøretøyverksteder vil være begrenset til fagbrev (bokstav a) og relevant praksis (bokstav b). Godkjenning gis etter skriftlig søknad til Statens vegvesen med vedlagt dokumentasjon på fagbrev og relevant praksis for den eller de kategorien(e) av verksted det søkes om godkjenning som teknisk leder eller kompetent stedfortreder.

Forslaget innebærer at dagens tekniske leder og kompetente stedfortreder innen en overgangsperiode på 2 år fra forskriftens ikrafttredelse må få personlig godkjenning, se for øvrig § 23 (punkt 12.8.3) om overgangsordninger.

Statens vegvesen har i denne sammenheng også vurdert hvorvidt det skal stilles krav om vedlikehold av kompetanse for den kategorien verkstedgodkjenningen er gitt. Et tilsvarende krav om oppfriskning gjelder for kontrollører etter forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy.

Statens vegvesen vurderer at det for teknisk leder og kompetent stedfortreder ved kjøretøyverksteder ikke er det samme behovet for krav til oppfriskning, og at en slik løsning vil være krevende å håndtere administrativt. Det foreslås i stedet i bestemmelsens tredje ledd at det i forskriften gis en generell hjemmel til at Statens vegvesen kan fastsette krav om vedlikehold av kompetanse for tekniske leder og kompetent stedfortreder. Behovet, innholdet og omfanget til kravet om vedlikehold av kompetanse må utredes i samråd med bransjen, og vil fremgå av retningslinjer til forskriften.

9.9.3 Gjeldende § 9 annet ledd bokstav a – teknisk leder ved bilverksted

Slik det fremgår av endringsforslaget om verkstedkategorier i ny § 4, er verkstedkategorien bilverksted foreslått fjernet. Som en konsekvens av dette, vil det følgelig heller ikke være behov for å regulere krav til teknisk leder for denne kategorien. For å sikre systematikken i endringsforslagene til forskriften, foreslås det derfor å sløyfe bokstav a.

9.9.4 § 10 annet ledd bokstav a, b og c – teknisk leder ved bilverksted 01, 02 og 03

Statens vegvesen har gjennomgått kompetansekravene satt til teknisk leder, både hva gjelder fagbrev og kravet til relevant praksis. Kravet om relevant praksis skal søke å ivareta hensynet til at teknisk leder skal ha en bred og tilstrekkelig lang kompetanse på faget for å kunne inneha en slik rolle.

Vi er imidlertid kjent med at kravet om 10 års praksis i tillegg til bestått fagprøve (praksiskandidat på grunnlag av allsidig praksis), kan fremstå som strengt og unødvendig lang periode for praksis.

Statens vegvesen foreslår etter en konkret vurdering derfor etter rimelighetshensyn å lempe på kravene til relevant praksis for dagens kategorier bilverksted 01, 02 og 03. Etter vår oppfatning vil en slik lemping av kravet om relevant praksis fortsatt sikre at teknisk leder har opparbeidet seg nødvendig og langvarig praksis. En lemping av praksiskravet vil ifølge Statens vegvesen også gi bedre symmetri slik at den som har relevant erfaring i tillegg til bestått fagprøve, må ha opparbeidet dobbelt så lang praksis som den som har bestått fagprøve med 4 års relevant praksis.

Statens vegvesen har også vurdert om fagbrev som landbruksmaskinmekaniker og anleggsmaskinmekaniker bør legges inn som alternative fagbrev til dagens fagbrev for bilverksted 01, bilverksted 02 og bilverksted 03. Fagbrevene for landbruksmaskinmekaniker og anleggsmaskinmekaniker er relativt like mens bilfaget tunge kjøretøy er mer omfattende i forhold til kompetansemål for faget. Dette gjelder i hovedsak fjæringssystem (understell) og luftbrems, men også mer fokus på å kunne feilsøke på ulike systemer.

Statens vegvesen vil på bakgrunn av dette foreslå at fagbrevene landbruksmaskinmekaniker og anleggsmaskinmekaniker ikke tas inn som alternative fagbrev for bilverksted 01, 02 og 03. Det vises i den sammenheng for øvrig til kommentarene til § 9 fjerde ledd (punkt 9.9.11) som åpner for å godta «annen relevant utdanning eller praksis» dersom Statens vegvesen finner den likeverdig med kravene oppstilt i andre ledd, eksempelvis anleggsmaskinmekaniker med praksis fra bilverksted 03.

9.9.5 § 10 annet ledd bokstav e – motorsykel- og mopedverksted

Kompetansekravene for teknisk leder, herunder kravet om relevant praksis ved motorsykel- og mopedverksted, angir i dag at det kreves 3 års relevant erfaring etter bestått fagprøve, alternativt 7 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.

Statens vegvesen foreslår med samme begrunnelse som for kjøretøyverksteder, en oppmyking av kravet til relevant praksis, slik at det vil være tilstrekkelig med 6 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.

9.9.6 § 10 annet ledd bokstav e og f – skadeverksted 01 og 02

I tråd med forslaget til § 4 om bortfall av dagens bilskadeverksted og opprettelse av to nye skadeverksteder, foreslås det en tilsvarende endring i § 10 annet ledd bokstav f.

Endringen medfører at henvisningen til bilskadeverksted i gjeldende bestemmelse fjernes, og at det i ny § 10 tilføyes skadeverksted 01 og 02 i bokstav e og f.

Bilverksted 01, 02, 03 og skadeverksted 01 vil kunne foreta reparasjoner av skader som ikke regnes som omfattende skader. Det er dermed et behov for det første for å harmonisere kravene til teknisk leder og kompetent stedfortreder for verkstedkategoriene (bilverksted 01, 02 og 03) som vil ha anledning til å tilby reparasjonsarbeid på kjøretøy etter skader som ikke anses som omfattende skader. Dernest er det et behov for å stille særlige krav til teknisk leder og kompetent stedfortreder for skadeverksted 02 som i tillegg kan tilby reparasjonsarbeid på kjøretøy etter omfattende skader.

Statens vegvesen foreslår med bakgrunn i det som er nevnt over for skadeverksted 01 stilles krav om fagbrev som bilmekaniker lette, bilmekaniker tunge kjøretøy eller som bilskadereparatør og 4 års relevant praksis etter bestått fagprøve, alternativt 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.

For skadeverksted 02 foreslås det at det stilles krav om fagbrev som bilskadereparatør og 4 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve, alternativt 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve. Det er videre foreslått at virksomheten som skal godkjennes som skadeverksted 02 i tillegg må dokumentere særlig kompetanse for arbeid på kjøretøy med omfattende skader. Rammene for innhold og omfang i den særlige kompetansen på faget vil fremgå av retningslinjer utarbeidet i samarbeid med bransjen og være tilgjengelige for bransjen som veiledning. Så langt det gjelder begrunnelsen for å stille særlige krav for godkjenning som skadeverksted 02, vises det i sin helhet til begrunnelsen for å innføre nye kategorier av skadeverksteder i § 4, se punkt 8.5.4.

For både skadeverksted 01 og 02 vil det være tilstrekkelig med 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve, til forskjell fra dagens krav til bilskadeverksteder på 10 år.

9.9.7 § 10 annet ledd bokstav – påbyggerverksted

Godkjenning som teknisk leder ved påbyggerverksted krever i dag fagbrev som for eksempel industrimekaniker. Statens vegvesen har i revisjonsarbeidet av forskriften gjennomgått fagbrevene, og blitt gjort kjent med fagbrevet industrimontør. Det er gjort en nærmere sammenligning av utdannelsesløpet for industrimekaniker og industrimontør. Både industrimekaniker- og industrimontørfaget skal legge grunnlaget for yrkesutøvelsen innenfor montering, testing og kontroll av komponenter og anlegg til landbasert industri, offshorevirksomhet og skipsverft. Etter Statens vegvesens oppfatning er utdannelsesløpene for industrimontør og industrimekaniker i innhold og lengde så like at, de bør likestilles.

Statens vegvesen er imidlertid usikker på hvor relevant fagbrevene for industrimontør og industrimekaniker er for påbyggerverksted, og om fagbrevet for industrimontør heller bør fjernes fra denne verkstedkategorien. Vi ber spesielt om høringsinstansenes synspunkter på om fagbrevene industrimekaniker og industrimontør bør likestilles, eller fjernes som alternative fagbrev for teknisk leder på påbyggerverksted.

Gjeldende krav om relevant praksis foreslås lempet, slik at det vil være tilstrekkelig å dokumentere 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve, til forskjell fra dagens krav om 10 års relevant praksis.

9.9.8 § 10 annet ledd bokstav h – traktorverksted

Som tidligere vil fagbrev som landbruksmaskinmekaniker i denne sammenhengen være relevant. Statens vegvesen har i tillegg sammenlignet læreplanene for landbruksmaskinmekaniker og for anleggsmaskinmekaniker, og foreslår å legge til fagbrev som anleggsmaskinmekaniker som alternativt fagbrev for teknisk leder på traktorverksted. Tilsvarende vurdering er gjort i forbindelse med endringer til forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy. Bestemmelsen vil med forslaget derfor stille krav som ett av tre fagbrev, med tillegg av relevant praksis som nærmere angitt.

Gjeldende krav om 10 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve, foreslås lempet til 8 år.

Statens vegvesen presiserer i den sammenheng at praksis for traktor også kan være opparbeidet på ikke-godkjenningsspliktig verksted som reparerer traktorer opp til 40 km/t, § 10 fjerde ledd.

9.9.9 § 10 annet ledd bokstavene a–h – Krav om relevant praksis «i tillegg til» bestått fagprøve

Statens vegvesen presiserer at ordlyden «i tillegg til» for alle verkstedkategoriene, innebærer at praksis ikke må være ervervet etter å ha fått fagbrevet. Praksisen kan være ervervet helt eller delvis både før og etter at man har fått fagbrevet. Kravet må derfor tolkes til at praksis i sum skal være på minst 8 år for eksempel bilverksted 01.

9.9.10 Gjeldende § 9 tredje ledd – kravet om relevant arbeid i minst 3 av de siste 10 årene

Statens vegvesen er kjent med at dagens krav om relevant arbeid i minst 3 av de siste 10 årene på godkjenningstidspunktet, kan fremstå som urimelig strengt og uforholdsmessig. I enkelte tilfeller kan også underkjenning eller mangel på perioden fastsatt som relevant praksis, føre til at det etableres og drives ulovlige virksomheter. En stor andel av tekniske ledere er ikke delaktige i den faktiske utførelsen av arbeid på et verksted, men har rollen som veileder og ansvarlig for personalet. Dette kan tale for å lempe på kravet om relevant praksis. Det kan også argumenteres med at man i større grad dokumenterer praksis gjennom utdanning, og at det således ikke er behov for å ha et krav om å dokumentere relevant praksis minst 3 år av de siste 10 årene.

Gjeldende krav om relevant praksis for teknisk leder 3 av de siste 10 årene må også sees i sammenheng med innføring av personlig godkjenning for teknisk leder og hjemmel til å kunne kreve vedlikehold av kompetanse. En slik løsning – sammen med kravene som relevant praksis for godkjenning som teknisk leder, vurderes i større grad å ivareta hensynet til og sikre at teknisk leder er oppdatert på faget.

Statens vegvesen foreslår på bakgrunn av dette å fjerne kravet om relevant praksis for teknisk leder 3 av de siste årene på godkjenningstidspunktet.

9.9.11 Nærmere om § 10 fjerde ledd – annen relevant utdanning eller praksis

Fjerde ledd åpner for at en teknisk leder kan gis godkjenning på bakgrunn av «*annen relevant utdanning eller praksis*» dersom Statens vegvesen finner den likeverdig med kravene oppstilt i andre ledd.

Det foreslås at § 9 fjerde ledd videreføres med samme ordlyd som i gjeldende forskrift, i ny § 19 fjerde ledd. Statens vegvesen ønsker likevel å knytte noen kommentarer til hvordan dette unntaket fra hovedregelen etter andre ledd skal forstås og praktiseres.

Hva som er likeverdig utdanning og praksis må bedømmes på grunnlag av fremlagt dokumentasjon. Det skal foretas en konkret vurdering av om summen av utdanning og praksis er likeverdig med fagbrev og relevant praksis fra godkjent verksted slik dette er oppstilt i andre ledd. Uttrykket «likeverdig» innebærer at utdanningen og praksisen – samlet sett – skal holde samme nivå som det som kreves etter andre ledd. Unntaksbestemmelsen skal praktiseres slik at den som godkjennes som teknisk leder har nødvendig kompetanse til å ivareta pliktene slik disse fremkommer i § 9.

Et praktisk tilfelle er søkere med utdanning og/eller praksis fra annen stat utenfor EØS. Når det gjelder kravet om praksis fra godkjent verksted, er det ikke mulig for utenlandske søkere å tilfredsstille dette kravet. Et annet praktisk eksempel er kandidater som har opparbeidet relevant praksis ved et verksted der det ikke kreves godkjenning, for eksempel bedriftsverksteder, landbruksverksteder osv.

Statens vegvesen legger til grunn at uttrykket «annen likeverdig utdanning eller praksis» innebærer at det ligger et formelt utdanningsløp i bunnen.

For den som skal ha godkjenning som teknisk leder for f.eks. bilverksted 01 innebærer det at vedkommende må dokumentere et formelt utdanningsløp som i omfang og nivå er sammenlignbart med fagbrev bilmekaniker lette kjøretøy. Dette kan f.eks. være ingeniøruddanning innen bil- eller maskinfag ervervet i Norge eller i annet land, eller det kan være utenlandsk utdanning som er direkte sammenlignbar med det norske fagbrevet.

For den som skal ha godkjenning som teknisk leder for kjøretøyverksted 02 eller 03, aksepteres det at kravet om «annen, likeverdig utdanning og praksis» er oppfylt dersom vedkommende kombinerer annet fagbrev enn bilmekaniker tunge kjøretøy, f.eks. bilmekaniker lette kjøretøy, med lengre, relevant praksis som mekaniker fra bilverksted 02

eller 03. Samme vil kunne gjelde dersom for eksempel fagbrev som landbruksmekaniker eller anleggsmaskinmekaniker kombineres med lengre, relevant praksis som mekaniker i bilverksted 02 og 03. Eksemplene er ikke uttømmende.

Veiledende norm for vurdering av hva som er å betrakte som lengre, relevant praksis kan være at den bør være dobbelt så lang som det som kreves etter hovedregelen i andre ledd.

Forståelsen at og praktiseringen av § 10 fjerde ledd må utdypes i nærmere retningslinjer som utarbeides i samråd med og gjøres tilgjengelig for bransjeorganisasjonene.

9.9.12 Forslag til § 10 sjette ledd – plikt til å melde fra dersom kravene for å være teknisk leder ikke lenger er oppfylt

Teknisk leder som ikke lenger oppfyller kravene for å være teknisk leder ved en virksomhet godkjent etter denne forskriften, plikter i dag å melde fra til Statens vegvesen ved en endringsmelding der virksomheten må få oppnevnt ny teknisk leder eller kompetent stedfortreder. Opplysninger om teknisk leder vil være registrert i Verkstedregisteret, og følgelig måtte endres i tråd med eventuelle endringsmeldinger dersom teknisk leder ikke lenger oppfyller vilkårene for dette.

Ved innføring av personlig godkjenning ser Statens vegvesen et forsterket behov for å kodifisere plikten teknisk leder har til å melde fra dersom vedkommende ikke lenger oppfyller kravene til godkjenning som teknisk leder.

9.9.13 Krav om norskkunnskap for teknisk leder og kompetent stedfortreder

Statens vegvesen har vurdert hvorvidt det bør stilles krav om norskkunnskaper for teknisk leder og stedfortreder, tilsvarende kravet i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy.

Begrunnelsen for å innta et språkkrav for teknisk leder ved kontrollorgan bygger i utgangspunktet på andre hensyn, der kontrollorganet skal ivareta en rolle på vegne av Statens vegvesen, og at det er nødvendig å kunne forstå kontrollinstruksen for å kunne gjennomføre periodiske kjøretøykontroller.

Statens vegvesen er videre kjent med at de fleste reparasjonsveiledninger i dag er tilgjengelige på flere språk, og at reparasjonsarbeider på kjøretøy derfor kan utføres på forsvarlig vis, uten at teknisk leder eller personale nødvendigvis må beherske norsk. Det vesentlige etter verkstedforskriften vil derfor etter Statens vegvesens oppfatning være at arbeidet som utføres er gjort på forsvarlig vis, og av person med riktig kompetanse, uavhengig av språknivå. Teknisk leder forutsettes å kunne kommunisere med personalet sitt på en slik måte at han foruten å ha kompetanse til å utføre sitt eget arbeid på en faglig tilfredsstillende måte, også ivaretar sitt ansvar med å informere, veilede personalet og føre tilsyn med virksomheten.

Statens vegvesen ønsker likevel innspill fra bransjen om det bør knyttes et krav til norskkunnskap knyttet til teknisk leder, alternativt virksomheten som sådan og forslag til hvordan et slikt krav skal dokumenteres.

9.10 § 11. Krav til personale

Statens vegvesen foreslår ny § 10 (gjeldende forskrift § 10) med følgende ordlyd:

§ 11. Krav til personale

Personale som utfører arbeid ved godkjent kjøretøyverksted skal ha nødvendig kompetanse for det arbeidet de gjennomfører. Personale som skal kjøre de kjøretøy det utføres arbeid på, må ha førerkort for dette, jf. forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. Unntak i førerkortforskriften § 12–2 første ledd gjelder. De som prøvekjører etter større reparasjoner på vitale deler av kjøretøyet, skal i tillegg ha fagbrev eller likeverdig utdanning.

9.11 Nærmere om forslaget til ny § 11

Verkstedforskriften § 10 *Krav til personale* ble endret ved endringsforskrift som trådte i kraft 1. oktober 2018. Endringen besto i at det ble tilføyd en ny, siste setning med slik ordlyd:

«De som prøvekjører etter større reparasjoner på vitale deler av kjøretøyet, skal i tillegg ha fagbrev eller likeverdig utdanning».

Begrunnelsen for forskriftendringen var først og fremst at det i samme revisjon ble lempet på kravet til teknisk leders tilstedeværelse i verkstedet mens det er i drift, noe som igjen var begrunnet med behovet for harmonisering med tilsvarende bestemmelse i forskrift om periodisk kjøretøykontroll. Statens vegvesen argumenterte først og fremt med at ny, siste setning i § 10 ga en betryggelse for at prøvekjøring etter reparasjon på vitale deler av kjøretøyet – dersom teknisk leder var fraværende – ble gjort av person med særlig fagkompetanse.

Kompetansekravet til teknisk tilsatte i kjøretøyverksted er «nødvendig kompetanse». Det er – til forskjell fra forskrift om periodisk kjøretøykontroll – ikke krav om fagbrev eller særskilt opplæring.

Statens vegvesen har vurdert, men ikke funnet det riktig å skjerpe kravene til kompetanse for mekanikere som skal reparere kjøretøy. Det forslås derfor å videreføre kravet om «nødvendig kompetanse» og slik at det er opp til verkstedets ledelse å vurdere hva som er nødvendig kompetanse tilpasset de typer reparasjoner verkstedet tilbyr. Vi har imidlertid valgt å gjøre en tilføyelse/presisering i første setning for ytterligere å tydeliggjøre at nødvendig kompetanse nødvendigvis må knyttes opp mot det arbeidet verkstedet tilbyr, jf. forslaget og kommentarene til § 4 og § 16.

Ordningen baserer seg for øvrig på en forutsetning om at hensynet til riktig reparasjonskvalitet – sammen med teknisk leders veiledning og kontroll – skal ivaretas gjennom et virksomt kvalitetsstyringssystem som bl.a. beskriver og registrerer virksomhetens krav til kompetanse og kompetansevedlikehold, jf. forslagene til forskriften §§ 9 og 16.

Noe av begrunnelsen for å differensiere mellom kompetansekravene til kontrollørene i kontrollorganer og mekanikere i kjøretøyverksteder, er kravene til kontrollørene følger av forpliktelser etter EØS-avtalen og tjener andre formål enn de rent reparasjonsfaglige. Kravene til kontrollørene – til forskjell fra mekanikerne – skal tjene til å sikre at den periodiske kjøretøykontrollen som foregår «på oppdrag fra» det offentlige holder riktig kvalitet. Det å kontrollere et kjøretøy er også noe annet og krever en annen kompetanse enn det å reparere.

Verkstedlovgivningen – kravene til fartsskriververksteder unntatt – er ikke en del av EØS-retten og har derfor ingen bindinger eller krav i EØS-rettsakter.

Rent praktisk vil kanskje ikke differensieringen i kompetansekravene mellom kontrollører i kontrollorgan og mekanikere i kjøretøyverksteder ha så stor betydning. Dette fordi de fleste kjøretøyverksteder også er kontrollorgan. Det vil likevel være slik også i fortsettelsen at det opereres med «rene» kjøretøyverksteder. Det er også eksempler på at verksteder som også er kontrollorgan spesialiserer staben slik at bare noen av de teknisk ansatte utdannes til å være kontrollører.

Vi ber spesielt om høringsinstansenes syn på kompetansekravene til mekanikerne i kjøretøyverkstedene.

9.12 § 12. Gebyr

Statens vegvesen foreslår ny § 12 med følgende ordlyd:

§ 12. Gebyr for godkjenning

For førstegangsbehandling av søknad om godkjenning som verksted og ved utvidelse av godkjenningen skal det betales et gebyr på kr 14230. Samme beløp betales for første gangs behandling av søknad om særlig arbeidstillatelse.

For førstegangsbehandling av søknad som teknisk leder eller kompetent stedfortreder og ved utvidelse av godkjenningen skal det betales et gebyr på 3110 kr.

Ved samtidig godkjenning som kontrollorgan, jf. forskrift 2009-05-13 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy, og verksted etter denne forskrift, betales ett gebyr. Det samme gjelder ved samtidig godkjenning av teknisk leder eller stedfortreder for kontrollorgan og verksted.

Gebyrenes størrelse vil bli indeksregulert årlig.

9.13 Nærmere om forslaget til ny § 12

Forslaget til ny § 12 har sitt utgangspunkt i og bygger på vegtrafikkloven § 19 b tredje ledd der det gis hjemmel for departementet til å gi regler om gebyrer for godkjenninger. Bestemmelsen ble tatt inn ved endring av loven med ikrafttreden 1. oktober 2018.

Departementet har delegert myndigheten til å fastsette slike nærmere regler til Vegdirektoratet, jf. forskrift 2018-05-04 nr. 704.

Begrunnelsen for å etablere en ordning med godkjenningsgebyr som foreslått i § 12 er i det alt vesentlige den samme som for gebyrordningen for godkjenning av kontrollorgan for periodisk kontroll samt teknisk leder og kontrollør i kontrollorgan. Det vises derfor til omtalen til § 19 a tredje ledd og § 19 b tredje ledd i Prop 8 LS (2017-208) *Endringer i vegtrafikkloven /køretøykontroll og fartsskrivar*). Det vises også til omtalen av gebyrspørsmålet i høringen til endring av forskrift om periodisk kontroll som trådte i kraft 1. oktober 2018. Høringsdokumentene er å finne på www.vegvesen.no under fanen «fag/offentlige høringer/tidligere høringer».

Statens vegvesens utgangspunkt er at det både i Norge og øvrige nordiske land i stadig økende grad innføres ordninger med gebyr for å dekke godkjenningsmyndigheters kostnader til saksbehandling av søknader om godkjenning/sertifisering av virksomheter og personer der dette kreves etter nasjonal lovgivning. Gebyrets størrelse beregnes gjerne ut fra hva selve behandlingen av godkjenningsarbeidet koster.

Finansdepartementet har i rundskriv «Bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering» (R-112/15) uttalt at et vilkår for å etablere en gebyrordning er at det har som formål å finansiere en myndighetsbestemt tjeneste. Videre at det ikke betales for noe annet eller mer. Gebyr skal hjemles i lov og utfyllende bestemmelser gis i forskrift.

Statens vegvesen mener at godkjenning av verksted og virksomhet med særlig arbeidstillatelse samt teknisk leder/kompetent stedfortreder ved verksted, jf. gebyrordningen som allerede er innført for godkjenning av kontrollorgan mv, er en oppgave som kan karakteriseres som myndighetsbestemt tjeneste der det er fullt mulig å identifisere og beregne gjennomsnittskostnadene ved å produsere og levere tjenesten. Kostnadskomponentene er de samme som for godkjenning av kontrollorgan og teknisk leder ved kontrollorgan.

9.13.1 Nærmere om forslaget til første ledd

Det foreslås i første ledd at det skal betales gebyr for å få behandlet en søknad om godkjenning som verksted og virksomhet med særlig arbeidstillatelse. Selve godkjenningsplikten fremkommer i forskriften §§ 4 og 5. Forslaget er utformet slik at det må betales gebyr uavhengig av om søknaden fører til godkjenning eller avslag. Kravet om gebyr kommer også til anvendelse dersom det, etter at første søknad er behandlet og godkjent, er snakk om utvidelse til flere godkjenninger.

Kostnadskomponentene som skal danne grunnlag for beregning av gebyrets størrelse vil være timekostnader til dokumentgjennomgang og saksbehandling samt time- og reisekostnader til befaring av lokaler og utstyr som kreves for godkjenning.

Dersom det i en og samme søknad søkes om flere verkstedgodkjenninger eller særlige arbeidstillatelser, f.eks. bilverksted 01, 02 og påbyggerverksted, skal det bare betales ett gebyr. Det samme gjelder dersom det i en og samme søknad søkes om flere typer særlige arbeidstillatelser.

Statens vegvesen har med dette som grunnlag kommet til at størrelsen på gebyret skal settes likt gebyret for godkjenning av kontrollorgan, for tiden 14230 kr.

Statens vegvesen har spesielt vurdert om gebyret for behandling av søknad om særlig arbeidstillatelse bør settes lavere enn gebyr for behandling av søknad om godkjenning som verksted, men har kommet til at kostnadskomponentene er de samme og saksbehandlingen, befarung inkludert, i det store og hele er har samme omfang. Det foreslås derfor likt gebyr for behandling av søknad om særlig arbeidstillatelse som for behandling av søknad om verkstedgodkjenning.

9.13.2 Nærmere om forslaget til andre ledd

Vilkårene for å kreve gebyr for søknad om godkjenning som teknisk leder/kompetent stedfortreder vil være de samme som for kontrollorgan. Det samme gjelder i all hovedsak kostnadskomponentene.

Gebyrets størrelse settes til kr 3110.

Gebyr for behandling av søknader om godkjenning av teknisk leder/kompetent stedfortreder settes vesentlig lavere enn for søknad om godkjenning som verksted. Dette begrunnes først og fremst med at det her ikke vil være tids- og reisekostnader til befarung, samt at saksbehandlingen er vesentlig enklere.

Gebyrkravet vil bare bli gjort gjeldende for tekniske ledere/kompetente stedfortreder som søker godkjenning etter at endringsforskriften trer i kraft. Tekniske ledere i drift før ikrafttreden av endringsforskriften berøres ikke av ordningen med gebyr, jf. forslaget til § 9 om personlig godkjenning av teknisk leder og kompetent stedfortreder og § 23 *Overgangsordninger*.

Kravet om gebyr gjøres ikke gjeldende for kompetent person i virksomhet med særlig arbeidstillatelse da det her ikke er snakk om en egen, personlig godkjenning av person men bare godkjenning av virksomheten som sådan.

9.13.3 Nærmere om forslaget til tredje ledd

Forslaget til tredje ledd innebærer at det ved førstegangsgodkjenning av verksted og kontrollorgan der søknaden fremmes samtidig, noe som mer er regelen enn unntaket, ikke skal betales to gebyrer selv om det formelt sett er snakk om to godkjenninger. Merarbeidet ved slik samtidig godkjenning – sammenlignet med ressursinnsatsen til en enkelt godkjenning som hhv. verksted eller kontrollorgan – er etter Statens vegvesens vurdering så vidt marginal at det ikke lar seg forsvare å kreve dobbelt gebyr.

Samme prinsipp gjør foreslås gjort gjeldende ved samtidig godkjenning av teknisk leder/kompetent stedfortreder for både verksted og kontrollorgan.

9.13.4 Nærmere om forslaget til fjerde ledd

Forslag til nytt fjerde ledd innebærer at Statens vegvesen kan indeksregulere satsene hvert år i samsvar med justeringene i statsbudsjettet for lønns- og prisvekst.

9.14 § 13. Dokumentasjon på godkjenning

Statens vegvesen foreslår ny § 13 (gjeldende forskrift § 11) med følgende ordlyd:

§ 13. Dokumentasjon på godkjenning

Verksted som oppfyller vilkårene i denne forskriften har krav på å få utstedt godkjenningsskilt. Skiltet skal være plassert godt synlig for publikum.

Virksomhet og teknisk leder som oppfyller vilkårene i denne forskriften har krav på å få utstedt godkjenningsskilt. Det vil av godkjenningsskiltet fremgå hvem godkjenningen gjelder for, hvilke verkstedkategorier godkjenningen gjelder for, navn på myndigheten som har utstedt beviset og dato for utstedelse.

Statens vegvesen registrerer og offentliggjør opplysninger om godkjente virksomheter i sitt elektroniske register.

9.15 Nærmere om forslaget til ny § 13

Gjeldende bestemmelse (§ 11) gir kjøretøyverksted rett til å få utstedt godkjenningsskilt og å få rekvirert godkjenningsskilt. Det er på godkjenningsskiltet angitt hvilken verkstedkategori verkstedet er godkjent som (eksempelvis bilverksted 01).

9.15.1 Nærmere om første ledd

Fremgangsmåten for å få godkjenningsskilt er i dag at verksteder som får godkjenning gjennom et vedtak fra Statens vegvesen samtidig får utstedt et godkjenningsskilt og et rekvisisjonsskjema for bestilling av godkjenningsskilt. Godkjenningsskiltene produseres og faktureres verkstedet fra ekstern leverandør (i dag Barra).

Statens vegvesen foreslår at ordningen med godkjenningsskilt beholdes med enkelte justeringer.

For det første gir godkjenningsskiltene slik de er utformet i dag, etter vår oppfatning ikke annen informasjon til publikum enn at verkstedet er godkjent av Statens vegvesen. Hvilke kjøretøykategorier og arbeid verkstedet er godkjent for (for eksempel bilverksted 02), er vanskelig for en privatperson å avdekke, med mindre man er kjent med innholdet i verkstedforskriften og rammene for verkstedkategoriene.

Det foreslås at godkjenningsskiltet skal begrenses kun til å opplyse om hvilken verkstedkategori virksomheten er godkjent for, men uten nærmere angivelse av den underliggende begrensningen (01,02,03) slik: Godkjent som bilverksted.

Statens vegvesen vurderer det slik at det per i dag allerede eksisterer en plattform som gir publikum både korrekt og oppdatert informasjon i sanntid om godkjente verksteder til enhver tid. Ved å benytte Statens vegvesen sine nettsider vil publikum enkelt kunne søke opp godkjente verksteder og hvilket arbeid godkjenningen gjelder for;

<https://www.vegvesen.no/kjoretoy/eie+og+vedlikeholde/finn-godkjent-verksted/>.

Løsningen her gir mulighet både til å søke på alle godkjente verksteder i et bestemt område, eller ved å søke på et bestemt navn på et verksted for å verifisere om virksomheten på tidspunktet man skal benytte seg av dets tjenester, er godkjent av Statens vegvesen for det aktuelle arbeidet. Med stadig flere digitaliserte tjenester, ønsker Statens vegvesen å kombinere bruken av fysiske godkjenningsskilt med digital informasjonsinnhenting for å finne oppdatert informasjon om verksteder.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at en videreføring av ordningen med godkjenningsskilt må sees i sammenheng med forslagene til endringer i § 4 for verkstedkategoriene. Dette vil innebære at enkelte av dagens verksteder vil måtte bestille nye oppdaterte skilt. Dette vil for verkstedenes del medføre merarbeid og økte utgifter. Kostnadene virksomhetene har ved bestilling av godkjenningsskilt er per i dag kr 1575–, og faktureres direkte fra skiltleverandøren til verkstedet. Ved at det foreslås endringer i verkstedkategoriene, vil hvert godkjent verksted som berøres av endringene måtte levere inn sitt godkjenningsskilt samt bestille nye skilt, hvilket er ansett å medføre ikke-ubetydelige kostnader for bransjen.

Det nevnes også i denne sammenheng at dagens godkjenningsskilt ikke er i henhold til heraldiske regler. Statens vegvesen vil derfor måtte avsette ressurser til utforming av nytt godkjenningsskilt. For virksomheter som godkjennes etter forskriftens ikrafttredelse vil godkjenningsskiltet være i henhold til heraldiske krav. For virksomheter som har et gyldig og aktivt godkjenningsskilt før 1. juli 2020, og som ikke berøres av noen overgangsordning, vil dette kunne benyttes videre uten krav til å bestille nytt skilt.

9.15.2 Nærmere om forslaget til annet ledd

I tillegg til godkjenningsskilt foreslår Statens vegvesen å videreføre ordningen med godkjenningsbevis for virksomheter. I motsetning til godkjenningsskiltet, vil det av godkjenningsdokumentet fremgå hvilke verkstedkategorier godkjenninger gjelder.

Gjennom innføring av personlig godkjenning av teknisk leder og kompetent stedfortreder, vil det også bli utstedt godkjenningsbevis samtidig som søknad om godkjenning blir innvilget. Godkjenningsbeviset vil inneholde navn, fødselsdato, hvilke verkstedkategorier vedkommende har fått godkjenning for, navn på godkjenningsmyndigheten som har utstedt beviset og utstedelsesdato. Godkjenningsbeviset forutsettes utformet og utstedt etter samme modell som vil gjelde for godkjenningsbevis for godkjente verksteder (A4-format).

9.15.3 Nærmere om tredje ledd

Forslag til nytt tredje ledd innebærer at Statens vegvesen gis hjemmel til å holde register over alle godkjente virksomheter, og offentliggjøre denne informasjon for publikum. Informasjon om godkjente verksteder er allerede i dag tilgjengelig for publikum, og forslaget innebærer i så måte bare en kodifisering av gjeldende praksis. Virksomheter som får godkjenning som verksteder, vil i større grad enn tidligere på søknadstidspunktet og godkjenningstidspunktet få informasjon om at Statens vegvesen vil lagre opplysninger om virksomhet og offentlige godkjenningen.

10 Kapittel 4 – Kjøretøyverkstedets plikter

10.1 § 14. Plikter som kjøretøyverksteddriften medfører

Statens vegvesen foreslår ny bestemmelse § 14 (gjeldende forskrift § 12) med følgende ordlyd:

§ 14. Plikter som kjøretøyverksteddriften medfører

Ved endring av forhold som kan ha betydning for godkjenningen, herunder opphør, flytting, endring av organisasjonsnummer, bytte av teknisk leder og/eller kompetent stedfortreder, utstyr, skal det straks gis skriftlig melding til Statens vegvesen.

Når arbeid på kjøretøy vil medføre at det innpregede understellsnummeret blir skadet eller fjernet, skal Statens vegvesen ha melding før slikt arbeid blir satt i gang. Det samme gjelder dersom det viser seg at understellsnummer allerede er skadet eller fjernet før reparasjon av kjøretøyet blir påbegynt ved kjøretøyverkstedet.

Når kjøretøy blir reparert etter omfattende skade i forbindelse med kollisjon, utforkjøring eller lignende, jf. bestemmelser i [forskrift 4. oktober 1994 nr. 918](#) om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften), skal det dokumenteres at reparasjonen er utført i henhold til kjøretøyprodusentens anvisninger der disse foreligger, og etter faglig anerkjente reparasjonsmetoder før kjøretøyet tas i bruk. Statens vegvesen kan i retningslinjer til forskriften fastsette nærmere krav til hva dokumentasjonen skal inneholde og hvordan den skal gjøres tilgjengelig for tilsynsmyndigheten.

Dokumentasjonen skal oppbevares av virksomheten i minst 5 år etter reparasjonen og gjøres tilgjengelig for Statens vegvesen ved tilsyn.

Utført reparasjon, dokumentasjon inkludert, skal rapporteres til og registreres i Statens vegvesens elektroniske register før kjøretøyet tas i bruk.

10.2 Nærmere om forslaget til ny § 14

Verkstedforskriften § 12 tredje ledd om kjøretøy med omfattende skade ble vesentlig endret med ikrafttreden 1. januar 2014. Ordningen hadde til da vært at verksted pliktet å gi melding til Statens vegvesen dersom et kjøretøy var så sterkt skadet at det skal kontrolleres av Statens vegvesen før det tas i bruk. Bestemmelsen hadde referanse til kjøretøyforskriften § 7-2 som bestemte at kjøretøy skulle fremstilles for Statens vegvesen til ny godkjenning etter reparasjon av omfattende skade i forbindelse med kollisjon, utforkjøring mv.

Erfaringene med ordningen referert til foran var at den ikke fungerte etter intensjonen bl.a. fordi Statens vegvesen ikke fikk meldinger om slike skader. Slik Statens vegvesen vurderte det, ville det derfor være både ressursparende og mer effektivt om det i forskriften heller ble satt krav til kvaliteten på reparasjonene. Videre at verkstedene måtte dokumentere og

oppbevare for tilsyn at kjøretøyene var reparert med riktig kvalitet. Dokumentasjonskravet ble i egne retningslinjer til skadeverkstedene beskrevet som krav tilmålebrev/nødvendig oppmåling, hjulstillingskontroll/4-hjulsmåling samt billedmaterieell for å dokumentere reparasjonen. I tillegg til dette ble det angitt at det skulle fremlegges erklæring om at reparasjonen er utført i henhold til kjøretøyfabrikantens anvisninger der disse foreligger, og at verkstedet har kompetanse, verktøy og utstyr for å utføre reparasjonen.

Det nye regimet for kontroll med reparasjon av sterkt skadet kjøretøy innebar at kontrollen ble flyttet fra kontroll i Statens vegvesens kontrollhaller til oppfølging gjennom tilsyn gjennomført i skadeverkstedenes lokaler/dokumenttilsyn. Begrunnelsen for dette var bl.a. at det – til forskjell fra ordinære, tekniske reparasjoner av kjøretøy – kan være vanskelig å kontrollere om reparasjonen holder god nok kvalitet. Dette fordi reparasjonen i stor grad er skjult etter at den er fullført.

10.2.1 Nærmere om forslag til endringer i ny § 14 tredje ledd

Statens vegvesen er av den oppfatning at gjeldende § 12 tredje ledd skal videreføres, men likevel slik at kravene rettet mot verksteder spesielt godkjent for reparasjon av omfattende skader skjerpes ytterligere. Erfaringene med forskriftsendringen som trådte i kraft 1. januar 2014 er at det fortsatt er mangler knyttet til dokumentasjon og oppbevaring av dokumentasjon av reparasjon av omfattende skader.

Statens vegvesen foreslår etter dette at det – i tillegg til dokumentasjon og oppbevaring av dokumentasjon –innføres obligatorisk krav til rapportering av reparasjoner av omfattende skader, dokumentasjon inkludert, jf. forslaget til nytt femte ledd i bestemmelsen.

Det foreslås i nytt tredje ledd at Statens vegvesen gis myndighet til å fastsette de nærmere kravene til hva den rapporterte dokumentasjonen skal inneholde og hvordan den skal gjøres tilgjengelig for tilsynsmyndigheten. Valg av format og på hvilken plattform dokumentasjonen skal gjøres tilgjengelig på for registrering hos Statens vegvesen, egner seg etter vår oppfatning best å klargjøre gjennom retningslinjer all den tid både reparasjonsmetodene og teknologien for tilgjengeliggjøring av informasjon er under stadig endring.

Statens vegvesen presiserer for ordens skyld at den foreslåtte endringen er motivert ut fra hensynet til effektivt og målrettet tilsyn med skadeverkstedene. Spørsmålet om et offentlig tilgjengelig skaderegister er ikke en del av denne høringen. Etablering av et skaderegister som enhver vil kunne ha innsyn i, krever nærmere vurderinger og avklaringer både hva gjelder eierskap, organisering og finansiering og har ikke vært en del av mandatet for denne forskriftsrevisjonen.

Tidspunktet for ikrafttreden av de foreslåtte endringene i ny § 14 vil avhenge av når Statens vegvesen har en teknisk løsning for å motta rapporter og få tilgang til pliktig dokumentasjon. Det vises for øvrig til forskriften § 24 om ikrafttredelse. Kravet om at verkstedene skal oppbevare pliktig dokumentasjon i 5 år opprettholdes inntil videre. Dette bl.a. for å sikre at tilsynet har tilgang på dokumentasjon i perioden frem mot ordningen med rapportering har trådt i kraft.

10.3 § 15. Plikt til å opprette kvalitetsstyringssystem

Det foreslås følgende ordlyd til ny § 15 (gjeldende forskrift § 13):

§ 15. Krav til etablering og ajourhold av kvalitetsstyringssystem

Den som er gitt godkjenning som kjøretøyverksted skal etablere og ajourholde et kvalitetsstyringssystem for verkstedets aktiviteter knyttet til godkjenningspliktige arbeid slik dette er definert i denne forskrift og nærmere avgrenses i Statens vegvesens vedtak om godkjenning. Systemet skal utarbeides og ajourholdes i samarbeid med teknisk leder og personale.

Formålet med kvalitetsstyringssystemet er å sikre riktig kvalitet på arbeidet, at godkjenningspliktig arbeid oppfyller kravene i denne forskrift og gjennom kontinuerlig forbedring bidrar til økt kundetilfredshet.

Kvalitetssystemet skal inneholde nødvendige beskrivelser, prosedyrebeskrivelser og krav til registreringer for å sikre formålet. Med prosedyrebeskrivelse menes et dokument som angir fremgangsmåten for å utføre en aktivitet eller arbeidsprosess. Med registreringer menes et dokument som beviser oppnådd resultat eller gjennomførte aktiviteter.

Teknisk leder plikter å føre tilsyn med at arbeidet organiseres og gjennomføres slik dette er fastsatt i kvalitetssystemet.

10.4 Nærmere om forslaget til ny § 15

Kravene til etablering og ajourhold av kvalitetsstyringssystem for kjøretøyverksteder har – med en mindre justering i 2018 – stått uendret siden de ble introdusert i verkstedforskriften i 2004.

Erfaringer fra tilsynet med kjøretøyverkstedene peker i retning av at det er behov for å klargjøre hva som er formålet med etablering og ajourhold av et kvalitetsstyringssystem og hvem som er ansvarlig for at man til enhver tid har et virksomt kvalitetsstyringssystem. Det er også behov for klargjøring av kravet til innhold.

10.4.1 Nærmere om forslaget til § 15 første ledd

Forslaget til første ledd presiserer at det er verkstedet som juridisk person (den som tegner firma og som har søkt og fått godkjenning som verksted), i praksis verkstedets administrative ledelse, som har ansvaret for at systemet blir etablert og ajourholdt. Dette i tråd med moderne kvalitetstenking der det forutsettes at øverste ledelse har en aktiv rolle i å etablere, vedlikeholde og fremme virksomhetens kvalitetspolitikk og kvalitetsmål.

Kravet om at kvalitetsstyringssystemet skal utarbeides og ajourholdes i samarbeid med teknisk leder og personale er bl.a. begrunnet med at det er disse – også det i tråd med moderne kvalitetstenking – som anvender kravene i kvalitetsstyringssystemet i praksis og som gjennom sin praksis og erfaring kan bidra til kontinuerlig forbedring av virksomhetens tjenesteleveranser.

10.4.2 Nærmere om forslaget til § 15 annet ledd

Forslaget til andre ledd definerer hva som er formålet med å ha et virksomt kvalitetsstyringssystem. Viktig i denne sammenheng er at det å ha et virksomt kvalitetsstyringssystem ikke er et mål i seg selv, men at det er et hjelpemiddel for å sikre riktig kvalitet på arbeidet. Riktig kvalitet på arbeidet sikres igjen gjennom at kvalitetsstyringssystemet underbygger en praksis som sikrer at myndighetskrav og kundenes forventinger til tjenesteleveransene blir oppfylt.

10.4.3 Nærmere om forslaget til § 15 tredje ledd

Forslaget til tredje ledd fastsetter hva kvalitetsstyringssystemet skal inneholde. De nærmere kravene er foreslått regulert i § 16.

Uttrykket prosedyrebeskrivelse – slik dette nyttes i denne forskriften – innebærer at det skal foreligge et dokument som angir en bestemt fremgangsmåte for å utføre en aktivitet eller arbeidsprosess.

Prosedyrebeskrivelsen skal angi hva som er formålet med prosedyren, hva prosedyren beskriver (omfang), hvilke roller som inngår i prosedyren, hvem som har ansvar for utarbeiding og ajourhold av prosedyren, hvilke aktiviteter (steg for steg) som inngår og hvem som gjør hva. Det skal fremgå av prosedyren når den ble etablert og når den sist ble revidert. Referanser til forskriftsbestemmelser, reparasjonsanvisninger, rutiner, instruksjoner mv. som har betydning for utføringen av oppgaven bør fremkomme.

Uttrykket registreringer – slik dette nyttes i denne forskriften – innebærer at det skal foreligge et dokument som beviser oppnådd resultat (f.eks. at påkrevde sertifikater for utstyr foreligger) eller gjennomførte aktiviteter (f.eks. avvikshåndtering).

Det foreslås at gjeldende bestemmelse om plikten til å opprette kvalitetsstyringssystem ikke får anvendelse for kjøretøyverksted som har godkjent kvalitetssikringssystemer i henhold til gjeldende NS-EN-ISO-9001 for virksomheten utgår i sin helhet. Formuleringen er mer egnet til å forvirre enn til å oppklare. Kun et fåtall av verkstedene har forøvrig i dag et ISO-godkjent kvalitetssystem. Vi er også av en oppfatning at det fremstår som klart for alle at man ikke må etablere et kvalitetsstyringssystem på nytt dersom man allerede har et fungerende kvalitetssystem som dekker kravene til innhold mv. slik dette reguleres i verkstedforskriften.

10.4.4 Nærmere om forslaget til § 15 fjerde ledd

Det følger av forslaget til fjerde ledd at teknisk leder – i egenskap av å være verkstedets faglige leder med ansvar for å se til at verkstedet driver i samsvar med kravene i verkstedforskriften – har et selvstendig ansvar for å føre tilsyn med at arbeidet er organisert og reparasjonspraksis er i samsvar med det som er fastsatt i kvalitetsstyringssystemet.

10.5 § 16. Utforming og innhold av kvalitetsstyringssystemet

Det foreslås følgende ordlyd til ny § 16 (gjeldende forskrift § 14):

§ 16. Utforming og innhold av kvalitetsstyringssystemet

Kvalitetsstyringssystemet skal minimum inneholde følgende:

- a) beskrivelse av hvordan det godkjenningspliktige arbeidet er organisert; hvilke roller som inngår, hvilke oppgaver (arbeidsinstruks) som er knyttet til de ulike rollene og hvem som til enhver tid innehar de ulike rollene.*
- b) beskrivelse av hvilke krav til kompetanse som gjelder ved tilsetting i de ulike rollene, virksomhetens plan for vedlikehold av kompetanse samt registreringer av de ansattes faktiske kompetanse.*
- c) Beskrivelse av hvilke tjenester virksomheten tilbyr, registreringer av eventuelle samarbeidsavtaler (utstyr og kjøp av tjenester) og prosedyrebeskrivelse for gjennomføring av det arbeid virksomheten er godkjent for*
- d) prosedyrebeskrivelse for og registreringer av kontroll med kvaliteten på utført arbeid*
- e) Prosedyrebeskrivelse for og registreringer av periodisk kalibrering og systematisk vedlikehold av godkjenningspliktig utstyr, herunder registreringer av nødvendige sertifikater og godkjenningsattester for teknisk utstyr*
- f) prosedyrebeskrivelse for og registreringer av avvikshåndtering.*

10.6 Nærmere om forslaget til ny § 16

Forslaget til ny § 16 er vesentlig omarbeidet i forhold til hva som er reguleringen i gjeldende verf. § 14. Hensikten med omarbeidingen har vært at systemet – i større grad enn tilfellet er i gjeldende forskrift – skal sikre at kvalitetspraksis registreres (dokumenteres) og evalueres for på denne måten å bidra til kontinuerlig forbedring.

Bokstav e) og f) i gjeldende § 14 foreslås tatt ut fordi de anses som overflødig, jf. reguleringen i ny § 8 *Regelverk*.

Hensikten med å ha en beskrivelse etter forslaget til bokstav a) er å synliggjøre hvilke personer som har oppgaver i tilknytning til reparasjonsvirksomheten, hvilket ansvar (roller) de har og hvilke spesifikke arbeidsoppgaver de skal ivareta. Det siste kan gjerne dokumenteres med arbeidsinstruks dersom dette fins.

Forslaget til bokstav b) er formulert slik at det – foruten at det skal forefinnes en kompetanseplan for de som har oppgaver i tilknytning til reparasjonsvirksomheten – også skal dokumenteres hvordan denne følges opp. Deltakelse i kurs mv. skal m.a.o. registreres.

Forslaget til bokstav c) tar utgangspunkt i gjeldende § 14 bokstavene d) og g). Det presiseres at det er snakk om prosedyre for godkjenningspliktig arbeid. Det er ikke et krav at det skal foreligge en prosedyre for hver type reparasjon som verkstedet. Prosedyren skal

dekke fremgangsmåten ved godkjenningspliktig arbeid og suppleres med nødvendige henvisninger til gjeldende krav, reparasjonsanvisninger, rutinebeskrivelser mv. Det er i tillegg tatt inn et krav om at det skal fremgå av kvalitetssystemet hvilke tjenester virksomheten rent faktisk tilbyr.

Forslaget til bokstav d) tar utgangspunkt i gjeldende § 14 bokstav i) som kom inn i verf. ved forskriftsendring som trådte i kraft 1. oktober 2018, og som bl.a. var begrunnet i at det ble lempet på kravet til teknisk leders tilstedeværelse i virksomheten. Forslaget presiserer imidlertid at det ikke bare er krav til å ha en prosedyrebeskrivelse for kontroll med kvaliteten på reparasjonsarbeidet, men at det også skal registreres hvordan man faktisk og praktisk fører kontroll samt hva kontrollen forteller om kvaliteten på arbeidet.

Forslaget til bokstav e) bygger på § 14 bokstav c) i gjeldende forskrift men er supplert og samordnet med kravene til dokumentasjon i gjeldende § 15 andre ledd, da disse hører naturlig sammen.

Forslaget til bokstav f) tar utgangspunkt i gjeldende § 14 h) men er gjort mer generell ved at det stilles krav til prosedyrebeskrivelse av alle typer avvik knyttet til reparasjonsvirksomheten. I praksis gjelder dette avvik avdekket gjennom tilsyn fra Statens vegvesen, avvik avdekket i internkontroll, jf. forslaget til ny § 16 bokstav d), samt avvik fremkommet gjennom kundeklager. Forslaget til bokstav g) innebærer i tillegg at avvikene skal følges opp slik at praksis forbedres. Oppfølgingstiltakene skal registreres.

10.7 § 17. Dokumentasjon

Statens vegvesen foreslår følgende ordlyd til ny § 17 (gjeldende § 15):

§ 17. Dokumentasjon

Den som er gitt godkjenning som kjøretøyverksted har ansvar for at kvalitetsstyringssystemet er skriftlig dokumentert, ajourholdt og tilgjengelig for ansatte og for tilsynsmyndigheten.

10.8 Nærmere om forslaget til ny § 17

Forslaget til ny § 17 presiserer – i tråd med forslaget til § 15 første ledd – at det er verkstedet som juridisk person (den som tegner firma og som har søkt og fått godkjenning som verksted), i praksis verkstedets administrative ledelse, som har ansvaret for at virksomhetens kvalitetssystem er skriftlig dokumentert og at det er ajour til enhver tid.

Utrykket «skriftlig dokumentert» innebærer at det kan være tilgjengelig på papir eller elektronisk tilgjengelig. I begge tilfeller skal systemet gjøres tilgjengelig for tilsynsmyndigheten dersom dette etterspørres. Utrykket «gjøres tilgjengelig» innebærer at tilsynsmyndigheten, dersom den finner det hensiktsmessig, kan be om å få systemet gjort tilgjengelig uten å måtte oppsøke virksomheten f.eks. ved å be om kopi eller tilgang).

Andre ledd i gjeldende § 15 er forslått fjernet, jf. forslaget til ny § 16 bokstav e).

11 Kapittel 5 – Tilsyn og reaksjoner

Det foreslås at overskriften i kapittel 5 endres fra «Tilsyn med kjøretøyverksteder og sanksjoner» til «*Tilsyn og reaksjoner*».

Begrunnelsen for å endre overskriften er dels at dagens tittel peker på tilsyn med kjøretøyverksteder, mens tilsynshjemlene i realiteten i tillegg skal dekke virksomheter med særlig arbeidstillatelse. Endringen anses også nødvendig i lys av de foreslåtte endringene med innføring av personlig godkjenning, som vil gi hjemmel til å ilegge reaksjoner overfor person. Den foreslåtte teksten vil derfor være bedre egnet til å dekke alle godkjente virksomheter og subjektneutralt for å dekke både tilsyn overfor virksomheter og personer.

Lovhjemmelen for å fastsette forskrifter om tilsyn med reparasjon av kjøretøy og reaksjoner ved overtredelser av de nærmere til kravene til slik virksomhet, er gitt i vegtrafikkloven § 19 b. Bestemmelsen ble revidert med ikrafttredelse 1. oktober 2018. Bestemmelsen, som for en stor del er en fullmaktsbestemmelse som forutsettes utdypet og konkretisert i forskrift, er nærmere omtalt i Prop. 8 LS (2017 –2018) Endringer i vegtrafikkloven s. 35 flg.

Det fremgår av forarbeidene til bestemmelsen at § 19 b bl.a. ivaretar behovet for at tilsynet skal kunne reagere mot alle virksomheter, eventuelt også personer, som driver godkjenningspliktig arbeid, uavhengig av om virksomhetene faktisk er godkjente eller ikke. § 19 b gir m.a.o. en klar hjemmel for å kunne føre tilsyn med og reagere mot det som karakteriseres som ulovlig verksteddrift.

Vegtrafikkloven § 19 b gir også hjemmel for å kunne gi nærmere bestemmelser om bruk av reaksjonsmidlene stansing og tvangsmulkt. Reaksjonene kan rettes mot så vel godkjente verksteder som det som karakteriseres som ulovlig verksteddrift.

Det fremgår også av proposisjonen at det gjennom § 19 b gis hjemmel for personlig godkjenning av teknisk leder i kjøretøyverkstedet, men at man ikke ser behov for en ordning med personlig godkjenning av mekanikerne i verkstedet. Vegtrafikkloven § 19 b gir da heller ikke hjemmel for en ordning med personlig godkjenning av ansatte i kjøretøyverksteder utover teknisk leder.

11.1 § 18. Tilsyn

Statens vegvesen foreslår følgende innhold til ny § 18 (gjeldende forskrift § 16):

§ 18. Tilsyn

Statens vegvesen fører tilsyn med virksomheter og personer som det er rimelig grunn til å anta foretar godkjenningspliktig arbeid på kjøretøy, jf. forskriftens §§ 3, 5 og 7a.

Virksomhetene og personene plikter å gi Statens vegvesen adgang til steder der det er rimelig grunn til å anta at det foretas godkjenningspliktig arbeid, og bistå slik det ellers er

nødvendig for å gjennomføre tilsyn, herunder fremvisning for stedlig undersøkelse dokumenter og gjenstander som angår reparasjonsvirksomheten.

Statens vegvesen kan som en del av tilsynet undersøke om forskriftens krav er oppfylt, herunder krav til:

- a) Lokaler, utstyr, kompetanse, registrering og rapportering og kvalitetsstyring.*
- b) at reparasjonene mv. er utført slik dette følger av bestemmelser i eller forskrifter gitt med hjemmel i vegtrafikkloven og etter faglig anerkjente reparasjonsmetoder.*

Statens vegvesen kan som en del av tilsynet utføre stikkprøvekontroll på arbeidet. Dersom det er nødvendig for å utføre tilsynsoppgavene kan Statens vegvesen også innkalle kjøretøy til stikkprøvekontroll.

11.2 Nærmere om forslaget til ny § 18

Gjeldende verkstedforskrift § 16 fastsetter hvem som er operativ tilsynsmyndighet, hvem som er underlagt tilsyn, hva som gjenstand for tilsyn og hvilke plikter virksomhetene har i forbindelse med tilsyn.

Det har tid om annen vært reist spørsmål ved om gjeldende tilsynsbestemmelse rekker også til å føre tilsyn med virksomheter som driver godkjenningspliktig arbeid uten å ha søkt om eller fått slik tillatelse. Statens vegvesen har som utgangspunkt at så er tilfelle, men ser at det kan være behov for å presisere dette i forskriften.

Bestemmelsen er – til forskjell fra tilsvarende bestemmelse i pkk-forskriften § 23 – lite presis mht. hva som er gjenstand for tilsyn og hva som mer konkret kan kreves av bistand fra virksomhetene i tilsynet utover å gi tilgang til lokalene. Bestemmelsen gir heller ikke en klar og entydig hjemmel for at tilsynet også innbefatter tilsyn med personer i virksomhetene.

11.2.1 Nærmere om forslaget til første ledd

Det foreslås at uttrykket regionvegkontoret erstattes med Statens vegvesen. Dette for å gjøre betegnelsen på godkjennings- og tilsynsmyndigheten uavhengig av hvordan Statens vegvesen til enhver tid er organisert. Hvilken organisasjonsenhet/-nivå i Statens vegvesen som skal ha det operative tilsynet fastsettes gjennom intern instruks.

Uttrykket «skal føre tilsyn med» foreslås erstattet med «fører tilsyn med». Dette for bedre å tydeliggjøre at det er opp tilsynets skjønn å bestemme omfanget og innrettingen av tilsynet, herunder behovet for målretting av tilsynsvirksomheten basert på risikoanalyser og – vurderinger.

Det foreslås videre at uttrykket «kjøretøyverksteder som utfører godkjenningspliktig arbeid» erstattes med «virksomheter og personer som det er rimelig grunn til å anta foretar godkjenningspliktig arbeid på kjøretøy». Den foreslåtte endringen klargjør at Statens vegvesen har myndighet til også å føre tilsyn med virksomheter og/eller personer som foretar godkjenningspliktig arbeid på kjøretøy uten å ha søkt om og fått godkjenning for

det. Uttrykket «rimelig grunn til å anta» er nyttet for å klargjøre at utgangspunktet for spesielt å føre tilsyn med ulovlig verksteddrift bygger på en forutsetning om at slikt tilsyn utløses av at det foreligger berettiget mistanke om slik drift. Uttrykket «rimelig grunn til å anta» innebærer i denne sammenheng at det ikke er krav til bevismessig sannsynlighetsovervekt for å iverksette tilsyn. Det er tilstrekkelig at den, enten gjennom tips eller egne observasjoner er indikasjoner på at det forgår godkjenningspliktig arbeid.

Forslaget innebærer en tilføyelse i første ledd med henvisning til § 7a, som gir hjemmel til å føre tilsyn også overfor virksomheter og personer som utfører mobile verkstedtjenester.

Uttrykket «personer» dekker også at det i tilsynet kan være aktuelt å følge opp teknisk leder spesielt gjennom tilsyn, og også at det kan være behov for å foreta undersøkelser direkte mot mekanikerne i verkstedet som et ledd i tilsynet med virksomheten som sådan. Det dekker også de tilfeller der ulovlig virksomhet drives av fysiske personer uten noen form for selskapsdannelse.

11.2.2 Nærmere om forslaget til andre ledd

Forslaget til andre ledd regulerer tilsynssubjektenes medvirkningsplikt under tilsynet. Bestemmelsen innebærer for det første at virksomhetene og personene underlagt tilsyn skal gi tilsynet adgang til de steder hvor det antas at det foregår godkjenningspliktig arbeid slik at det kan foretas undersøkelser av om arbeidet som foregår er i henhold til kravene i verkstedforskriften.

Uttrykket «lokaler» slik dette nyttes i gjeldende forskrift foreslås erstattet med uttrykket «steder». Uttrykket «steder» er valgt fordi erfaringer viser at ulovlig verksteddrift ikke alltid foregår i det man etter en naturlig forståelse forbinder med et (verksted)lokale. Uttrykket «sted» vil også dekke tilfeller det utføres mobile verkstedtjenester utenfor virksomhetens faste lokaler.

Tilsynssubjektenes medvirkningsplikt går lengre enn bare å gi tilgang. De skal legge til rette for at tilsynet kan foregå uhindret og en effektiv måte. De har plikt til å gjøre dokumenter og gjenstander som har naturlig sammenheng reparasjonsvirksomheten tilgjengelig slik at tilsynet kan gjøre nærmere undersøkelser. Typiske dokumenter vil være ordrebøker og fakturaer. Gjenstander vil i denne sammenheng først og fremst være reparasjonsutstyr, men også kjøretøy som er under reparasjon.

Det fremgår av forslaget at dokumenter og gjenstander skal gjøres tilgjengelig for stedlig undersøkelse. Uttrykket «stedlig» er valgt for å markere at bestemmelsen ikke rekker til å ta beslag i dokumenter og gjenstander.

Statens vegvesen ser at det – spesielt i tilsyn med ulovlig virksomhet – kan være behov for å beslaglegge dokumenter og/eller gjenstander for nærmere undersøkelse. Dette bl.a. fordi undersøkelsene krever noe lengre tid enn det som er til disposisjon for det stedlige tilsynet, men også fordi bevis i tilsynssaken kan forspilles dersom de ikke blir tatt beslag i.

Beslag av dokumenter og gjenstander er et inngripende tiltak ved at tilsynssubjektet – om enn midlertidig – mister råderetten over dokumenter og/eller gjenstander som er i bruk i den daglige driften. Rett til å ta beslag for å sikre bevis som igjen kan danne grunnlag for en forvaltningsreaksjon bør etter Statens vegvesens vurdering ha en klar lovhjemmel der det også er knyttet visse rettssikkerhetsgarantier (domstolbeslutning eller domstolkontroll) til beslagsretten. Dette er ordningen for bl.a. Konkurransetilsynet og Mattilsynet sin adgang til å ta beslag.

Slik Statens vegvesen vurderer det gir ikke gjeldende vegtrafikklov § 19 b andre ledd tilstrekkelig klar hjemmel for et så inngripende tiltak som det å gjøre beslag innebærer. Retten til å ta beslag kan ikke uten videre utledes av at det i forskrift kan gi regler om tilsyn. Rett til beslag er heller ikke oppregnet som noen av de aktuelle virkemidlene til disposisjon i tilsynet.

Statens vegvesen presiserer likevel at forslaget til andre ledd gir hjemmel til undersøkelse og bevissikring på stedet. Typiske tiltak for bevissikring vil være nedtegnelser av observasjoner og samtaler med representanter for tilsynssubjektet, foto av gjenstander som kan kaste lys over tilsynssaken og kopier av dokumenter som har saklig sammenheng til formålet med tilsynet. Dette er aktiviteter som etter Statens vegvesens vurdering må kunne innfortolkes i uttrykkene tilsyn og undersøkelse.

Det presiseres videre at manglende hjemmel for beslag i «forvaltningssporet» ikke er til hinder for at det tas beslag i tilsynssaker som følges opp i «straffesporet», typisk saker om ulovlig verksteddrift som resulterer i anmeldelse for videre straffeprosessuell forfølgning. En beslutning om beslag i disse tilfellene må imidlertid følge straffeprosessens regler og involvere politiet.

11.2.3 Nærmere om forslaget til tredje ledd

Forslaget til tredje ledd er en ren kodifisering av gjeldende forvaltningspraksis der det skilles mellom tilsyn som retter seg inn mot å undersøke om virksomhetene oppfyller forskriftens krav til lokaler, utstyr, kompetanse, kvalitetsstyring og rapportering på den ene siden og reparasjonskvaliteten på den andre siden.

Kravet til reparasjonskvalitet er at reparasjonene skal være utført etter «faglig anerkjente reparasjonsmetoder». Begrepet er å anse som en rettslig standard der måten å foreta reparasjoner på ikke er statisk men utvikler seg over tid. Hva som er faglig anerkjente metoder i dag vil kunne være noe annet noen år frem i tid. Fabrikantens anvisninger om reparasjonsmetoder vil naturlig være en kilde og et utgangspunkt til å bestemme hva som er det faglig anerkjente, men bestemmelsen rekker lengre enn det. Den skal ikke forstås slik at det utelukkende er fabrikantens anvisninger som er avgjørende. Også andre metoder som i bransjen er regnet som forsvarlige reparasjonsmetoder skal aksepteres. Unntaket fra dette er reparasjoner som regulert i gjeldende § 12 (ny § 14) («storskade») der det er et ubetinget krav om reparasjonene skal utføres i henhold til kjøretøyprodusentens anvisninger der disse foreligger.

11.2.4 Nærmere om fjerde ledd

Fjerde ledd viderefører gjeldende regelverk om stikkprøvekontroller av utført reparasjonsarbeid og er på mange måter en presisering av alternative måter å føre tilsyn med kvaliteten på arbeidet, jf. tredje ledd bokstav b).

11.3 § 19. Reaksjoner

Statens vegvesen foreslår følgende ny § 19 (gjeldende forskrift § 17):

§ 19. Reaksjoner

Som ledd i tilsynet kan Statens vegvesen gi virksomheter og personer som driver godkjenningspliktig arbeid på kjøretøy pålegg som er nødvendig for å sikre at reparasjonsvirksomheten er i samsvar med denne forskrift, herunder også gi pålegg om stansing av reparasjonsvirksomheten til avvik er rettet eller til vedtak om tilbakekalling er avgjort.

Dersom retting eller stansing ikke er foretatt innen en gitt frist, kan Statens vegvesen fastsette en tvangsmulkt. Tvangsmulkten kan fastsettes som et engangsbeløp eller som en mulkt som løper fra det tidspunkt en gitt frist for retting er overskredet og til retting er foretatt. Endelig vedtak om betaling av tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg, jf. tvangsfullbyrdelsesloven § 7-2. Tvangsmulkt inndrives av Statens vegvesen.

For mindre vesentlige forhold kan det gis advarsel.

Statens vegvesen kan midlertidig eller permanent tilbakekalle virksomhetens godkjenning, teknisk leders godkjenning eller særlig arbeidstillatelse dersom det avdekkes:

- a) vesentlige eller gjentatte avvik fra kravene til lokaler, utstyr, kompetanse, dokumentasjon og rapportering eller kvalitetsstyring.*
- b) vesentlige eller gjentatte avvik fra krav gitt i medhold av vegtrafikkloven og/eller faglige anerkjente reparasjonsmetoder.*
- c) at det utføres arbeid som virksomheten ikke er godkjent for eller har særlig arbeidstillatelse til.*
- d) at pålegg om retting eller skriftlig advarsel ikke etterkommes.*
- e) at virksomheten eller teknisk leder unndrar seg tilsyn.*

I vurderingen av om en godkjenning skal tilbakekalles skal det tas hensyn til i hvilken grad virksomhetens administrative ledelse eller teknisk leder kan bebreides for overtredelsene nevnt i fjerde ledd.

Første gangs tilbakekalling av godkjenningen skal normalt gjelde fra 1 til 6 måneder, annen gangs tilbakekalling fra 6 til 12 måneder og tredje gangs tilbakekalling for minst 12 måneder. I særlige tilfeller kan godkjenningen tilbakekalles for alltid.

Ved tilbakekall av en godkjenning skal Statens vegvesen tilbakekalle både skiltet og godkjenningsdokumentet som nevnt i § 13.

11.4 Nærmere om forslaget til ny § 19

Gjeldende § 17 angir hvilke reaksjoner som kan rettes mot godkjente kjøretøyverksteder i de tilfeller det i tilsynet avdekkes overtredelser som angitt i første ledd. Bestemmelsen er utformet som en «kan-bestemmelse» der det overlates til Statens vegvesens skjønn om det skal reageres, eventuelt hvor strengt det skal reageres.

Første ledd gir Statens vegvesen myndighet til, midlertidig eller permanent, å tilbakekalle godkjenningen dersom ett eller flere av vilkårene oppregnet i bokstavene a til h er oppfylt. Vilkaene for tilbakekall er uttømmende oppregnet i første ledd.

Tilbakekall av godkjenning retter seg mot virksomheten som sådan og kan iverksettes når det objektivt sett foreligger en overtredelse av regelverket uten at tilsynsmyndigheten nødvendigvis må ta stilling til om noen er å klandre for forholdet.

Reaksjonene retter seg mot virksomheten som sådan. Det er i dag ikke hjemmel for reaksjoner mot teknisk leder eller mekanikere i verkstedene.

Advarsel som reaksjon er hjemlet i fjerde ledd og kan gis for mindre grove forhold. En advarsel kan gis dersom noen av bestemmelsene i første ledd bokstavene a–g er brutt. Etter gjeldende forvaltningspraksis nyttes gjerne advarsel ved førstegangs overtredelse av forskriften. Advarsel anvendes også i tilfeller som i utgangspunktet skulle betinge tilbakekalling av godkjenning men hvor det er spesielle forhold som gjør at man likevel ender opp med å vurdere situasjonen slik at det gis en advarsel.

Bestemmelsen fastsetter hvem det etter tilsyn kan rette forvaltningsreaksjoner mot dersom det avdekkes overtredelser. Den fastsetter videre hvilke typer avvik som gir grunnlag for forvaltningsreaksjoner og hvilke reaksjoner som kan komme på tale. Overskriften til bestemmelsen er endret til «Reaksjoner» som et felles uttrykk for de virkemidlene Statens vegvesen har til å følge opp overtredelser av regelverket. Uttrykket «Reaksjoner» er bevisst bruk bedre å speile hva som karakteriserer de ulike virkemidlene.

11.4.1 Nærmere om forslaget til første ledd

Forslaget til første ledd er utformet slik at nærmere spesifiserte forvaltningsreaksjoner kan rettes mot virksomheter og personer uavhengig av om godkjent av Statens vegvesen eller ikke så lenge de driver godkjenningspliktig arbeid. Iverksetting av forvaltningsreaksjoner kan m.a.o. også rettes mot virksomheter og personer som driver det som karakteriseres som ulovlig verksteddrift.

Uttrykket personer – slik dette er brukt i første ledd – omfatter også teknisk leder i godkjent virksomhet. Slik gjeldende rett er, er det ikke mulig å rette forvaltningsreaksjoner direkte mot teknisk leder i godkjent verksted dersom det i tilsyn avdekkes klanderverdige forhold/forsømmelser av teknisk leders plikter. Reaksjonene/sanksjonene vil alltid måtte rettes mot virksomheten. Dette vil i prinsippet gjelde selv om virksomhetens øvrige ledelse som sådan ikke er å klandre for overtredelser som avdekkes i tilsynet. Dersom det som avdekkes er av en slik karakter at det utløser tilbakekalling av virksomhetens godkjenning, kan for øvrig teknisk leder fritt gå til annet godkjent verksted.

Dagens ordning er lite tilfredsstillende. Det bør derfor knyttes reaksjoner også til teknisk leder ved godkjent verksted, ikke bare mot virksomheten. I noen tilfeller vil det kunne være slik at en eventuell reaksjon bør rettes bare mot teknisk leder og ikke mot virksomheten. Dette vil spesielt kunne være aktuelt i de tilfeller der det avdekkes alvorlige forsømmelser fra teknisk leders side uten at virksomhetens øvrige ledelse er å klandre.

Reaksjonene pålegg om retting, stansing og tvangsmulkt har alle det til felles at de er forvaltningsreaksjoner. De har ikke først og fremst et straffemessig formål. De kan ilegges på objektivt grunnlag (uten hensyn til skyld). De følger forvaltningslovens krav til saksforberedelse og til vedtaks form og innhold. Vedtakene kan på vanlig måte påklages etter forvaltningslovens system, og gyldigheten av vedtakene kan også prøves for domstolene. Det er opp til forvaltningens skjønn – innenfor de rettslige rammene som er oppstilles i lov og forskrift – å bestemme om det skal reageres for brudd på kravene, herunder også hvordan det skal reageres. Formålet med reaksjonene er først og fremst å sikre at arbeidet holder riktig kvalitet, og at driften for øvrig er forsvarlig.

Det foreslås at gjeldende bestemmelse om tilsynsmyndighetens rett til å gi pålegg om retting av feil og mangler i gjeldende forskrift suppleres med myndighet til – om nødvendig – også å kunne stanse reparasjonsvirksomhet til feilene og manglene er rettet, eventuelt til vedtak om tilbakekalling er vurdert og avgjort. Tilsynet avdekker tid om annen reparasjonsvirksomhet i strid med gjeldende krav til etablering og drift som er av en slik alvorlighetsgrad at det er behov for umiddelbart å stanse virksomheten. Eksempler på slike forhold kan være at virksomheten driver uten teknisk leder, eller at det foretas reparasjoner selv om pliktig utstyr er defekt, ikke er kalibrert eller mangler. I slike tilfeller kan det være hensiktsmessig at det til et eventuelt pålegg om retting foreligger også treffes vedtak om stansing inntil retting er foretatt, eventuelt til spørsmålet om tilbakekalling av godkjenning er vurdert og avgjort. Stansingsretten vil også være et egnet virkemiddel mot det som karakteriseres som ulovlig verksteddrift.

Stansing av virksomhet er rettslig å betrakte som et pålegg om opphør av et ulovlig forhold og vil gjerne være et utgangspunkt for ytterligere reaksjoner dersom stansingsvedtaket ikke etterleves, typisk ilegging av tvangsmulkt. Stansing av virksomhet vil være et enkeltvedtak i forvaltningslovens forstand. Slik Statens vegvesen vurderer det, vil en stansingsrett – sammen med adgangen til å tilbakekalle godkjenningen som teknisk leder, jf. forslaget til fjerde ledd, kunne bidra til at tilsynsmyndigheten i mindre grad må gjøre bruk av midlertidig eller permanent tilbakekalling av godkjenningen til virksomheten. Reaksjonene kan på denne

måten treffe mer målrettet enn hva tilfellet er med dagens reaksjonsregime. Et stansingsvedtak har også det fortrinn at det vil være opp til virksomheten gjennom egne tiltak å bestemme lengden av stansingen. Når pålegget om retting er etterkommet, vil også grunnlaget for stansing falle bort. Dette med mindre de forhold som utløste vedtak om stansing vurderes så alvorlige og klanderverdig at det er grunnlag for tilbakekalling av godkjenning selv om regelbruddet er opphørt. I slike tilfeller vil stansingen ha mer karakter av å være et midlertidig vedtak i påvente av at det tas stilling til om godkjenningen skal tilbakekalles for en periode eller for alltid.

11.4.2 Nærmere om forslaget til andre ledd

Det foreslås å innføre en ordning med tvangsmulkt som kan tas i bruk dersom pålegg gitt av Statens vegvesen etter tilsyn ikke respekteres. Tvangsmulkt vil i noen tilfeller kunne være et hensiktsmessig supplement til pålegg om retting og stansing rettet mot virksomhetene. I noen tilfeller kan også tvangsmulkt være et hensiktsmessig alternativ til tilbakekalling av godkjenning. Tvangsmulkt vil i noen tilfeller også kunne gi et bedre oppfylleelsespress enn en tilbakekalling. Trussel om tvangsmulkt vil blant annet være et egnet virkemiddel der overtredelsene er av en slik karakter at tilbakekalling av godkjenning fremstår som for inngripende, f.eks. tilfeller der det avdekkes feil og mangler ved verkstedets kvalitetssystem.

Formålet med tvangsmulkten er at den som er ansvarlig for at vedtak fra tilsynsmyndigheten følges, skal få en økonomisk motivasjon for å etterleve vedtaket. Tvangsmulkt er ikke å betrakte som en administrativ sanksjon. Det virker fremover i tid, og det vil alltid være mulig for den ansvarlige å unngå den. Den har virket etter sin hensikt dersom den ansvarlige innretter seg etter vedtaket slik at vedkommende slipper å betale.

Det foreslås at tvangsmulkten enten kan gis som et engangsbeløp eller som en løpende mulkt. Statens vegvesen ser det som mest hensiktsmessig at den nærmere reguleringen av bruken av tvangsmulkt gis i form av interne retningslinjer i Statens vegvesen.

11.4.3 Nærmere om forslaget til tredje ledd

Forslaget til tredje ledd viderefører gjeldende § 17 fjerde ledd. Uttrykket «mindre grove» foreslås imidlertid erstattet med «mindre vesentlige», jf. kommentarene til fjerde ledd.

Flyttingen av leddet slik at den kommer foran leddet om tilbakekalling er begrunnet med at strukturen i ny § 19 skal speile at forvaltningsreaksjonene beskrives «fra det mindre til det mer».

En advarsel og et pålegg kan gis uavhengig av hverandre, ettersom de har to forskjellige formål. En advarsel retter seg mot et forhold som allerede har skjedd, og skiller seg således ut fra et pålegg – som søker å påvirke forhold i fremtiden. Advarselen har i seg selv ingen direkte rettslige konsekvenser, men er en formell konstatering av at det har skjedd et brudd på forskriften. Den vil derimot ha betydning når det skal ilegges nye reaksjoner, ettersom den kan senke terskelen for at neste reaksjon kan bli strengere.

Advarsel kan gis dersom bestemmelsene i fjerde ledd bokstavene a–e er brutt. Dersom overtredelsen vurderes til å være mindre vesentlig enn overtredelsene som medfører tilbakekall av en godkjenning, så kan en advarsel være en passende reaksjon. Dette kan typisk være mindre alvorlige forhold som én enkelt feilvurdering av reparasjonsmetode, eller første gangs overtredelse av forskriftens krav til etablering og drift. Rent objektivt kan det tenkes at overtredelsen skal vurderes som en tilbakekalling, men at det eksisterer andre forhold som gjør at man likevel ender opp med å vurdere situasjonen slik at det gis en advarsel.

11.4.4 Nærmere om forslaget til fjerde ledd

Forslaget til nytt fjerde ledd avviker ikke i større grad fra det som reguleres i gjeldende forskrift men likevel justert slik at hva som kan danne grunnlag for tilbakekalling står bedre i sammenheng med hva som rent faktisk undersøkes i tilsynet, jf. forslaget til § 16. Det presiseres likevel at det å unndra seg tilsyn likestilles med vesentlige eller gjentatte brudd på forskriften. Utrykket «alvorlige brudd» er erstattet med uttrykket «vesentlige avvik» for bedre å markere at det er de markerte avvikene fra kravene som kan danne grunnlag for tilbakekalling av godkjenning.

Forslaget til nytt fjerde ledd skiller seg også fra gjeldende forskrift ved at det gis uttrykkelig hjemmel for å tilbakekalle godkjenningen til teknisk leder. Dette må igjen sees i sammenheng at det i forslaget til § 8 (punkt 9.6) etableres en ordning med personlig godkjenning av teknisk leder.

Det presiseres for ordens skyld at avvikene det er snakk om etter bokstav a) i fjerde ledd knytter seg opp til bestemmelsene i verkstedforskriften kapittel 3 vilkår for godkjenning og kapittel 4 Kjøretøyverkstedets plikter, mens avvikene regulert i bokstav b) knytter seg til kvaliteten på/inholdet i arbeidet som utføres.

Om en tilbakekalling av godkjenning er å regne som en forvaltningsreaksjon eller heller et administrativt rettighetstap (sanksjon) vil avhenge hva som er formålet med tilbakekallingen. Dersom tilbakekallingen har sin årsak i at tilsynssubjektet ikke lenger oppfylder nærmere definerte vilkår for å være godkjent, eller det knyttes særlige vilkår til gjenerverv av godkjenningen, vil tilbakekallingen kunne karakteriseres som en forvaltningsreaksjon. Annerledes stiller det seg imidlertid dersom tilbakekallingen eller advarselen i det vesentlige har et straffemessig formål. Dette vil bl.a. kunne være tilfelle dersom det treffes vedtak om tilbakekalling av godkjenning etter at regelbruddet er opphørt. I slike tilfeller vil en tilbakekalling av godkjenning etter omstendighetene kunne ha mer karakter av å være en administrativ sanksjon enn en ordinær forvaltningsreaksjon. Om en tilbakekalling eller advarsel skal få karakteristikk forvaltningsreaksjon eller forvaltningssanksjon må derfor baseres på en konkret vurdering i den enkelte tilsynssak.

Om tilbakekalling av godkjenning og advarsel blir å regne som annet forvaltningstiltak eller administrativ sanksjon får først og fremst betydning for om det skal gjelde et skyldkrav som vilkår for sanksjon avhengig av om tilbakekallingen rettes mot fysisk eller juridisk person,

hvilke krav som stilles til bevisbyrde/beviskrav, hvilke eventuelle særlige saksbehandlingsregler som skal gjelde, vernet mot selvinkriminering og mot gjentatt forfølgning av samme forhold (forbudet mot dobbeltstraff) samt domstolenes prøvingsrett. Det vises for øvrig til Prop. 62 L (2015–2016) Endringer i forvaltningsloven mv. (administrative sanksjoner mv) hvor administrative rettighetstap defineres nærmere og hvor det også gis en bred omtale av hvilke særlige rettslige spørsmål administrative rettighetstap og andre administrative sanksjoner reiser.

11.4.5 Nærmere om femte ledd

Forslaget til nytt femte ledd innebærer at skyldspørsmålet – sammen med hvor markert avvik det er snakk om – blir et skjønnsstema ved tilbakekalling av verkstedgodkjenningen. Dersom f.eks. virksomhetens ledelse ikke er å klandre for et regelbrudd, kan det fremstå som urimelig å tilbakekalle verkstedgodkjenningen. I slike tilfeller kan være rimelig å gi pålegg om retting, eventuelt skriftlig advarsel. Samme vurderinger vil kunne gjøre seg gjeldende i forhold til teknisk leder.

11.4.6 Nærmere om sjette ledd

Etter bestemmelsens sjette ledd er skjønnsutøvelsen om hvor streng en tilbakekalling skal være, nå blitt inntatt i selve forskriften. Dette til forskjell fra tidligere, hvor det fremkom av praksis hvor lang en tilbakekalling skulle være. Begrunnelsen for denne tilføyelsen er først og fremst å hindre usaklig forskjellsbehandling.

Tilbakekallingstiden er etter sjuende ledd normalt 1 til 6 måneder ved første gangs tilbakekalling, 6 til 12 måneder ved andre gangs tilbakekalling og minst 12 måneder ved tredje gangs tilbakekalling. Dette gir regionene mulighet til å utøve skjønn når de skal fastsette tilbakekallsperioden, samtidig som det er direkte i forskriften regulert hva som skal anses normalt. Det kan likevel ikke utelukkes at det oppstår tilfeller som gjør at det er behov for en lengre tilbakekalling enn det forskriften oppstiller. Dette er det anledning til å gi, jf. ordlyden «normalt» i forskriften.

11.4.7 Nærmere om syvende ledd

Forslaget til syvende ledd viderefører gjeldende forskrift § 17 andre ledd.

12 Kapittel 6 – Avsluttende bestemmelser

12.1 § 20. Administrative bestemmelser

Statens vegvesen foreslår ny § 20 (gjeldende forskrift § 18) med følgende innhold:

§ 20. Administrative bestemmelser

Statens vegvesen fører eget elektronisk register over godkjente kjøretøyverksteder.

Teknisk leder og stedfortreder(e) ved kjøretøyverksted og kompetent person i virksomhet med særlig arbeidstillatelse er personlig bemyndiget til å kvittere på kontrollseddel utstedt av kontrollmyndighetene forutsatt at virksomheten er godkjent for og har kompetanse til å reparere aktuelle mangler.

12.2 Nærmere om forslaget til ny § 20

Det følger av gjeldende forskrift § 18 andre ledd at teknisk leder og kompetent stedfortreder kan bemyndiges til å gjennomføre etterkontroll og kvittere ut reparerte mangler etter at et kjøretøy er blitt kontrollert og gitt kontrollseddel påført mangler i forvaltningskontroll som krever etterkontroll, i praksis kontroll langs veg i regi av Statens vegvesen eller politiet.

Bestemmelsen i gjeldende § 18 andre ledd rekker ikke til å bemyndige person i virksomhet med særlig arbeidstillatelse til å kvittere ut mangler.

Statens vegvesen har mottatt flere henvendelser der det reises spørsmål om ikke også personer i virksomheter med særlig arbeidstillatelse bør gis samme bemyndigelse som teknisk leder og kompetent stedfortreder i godkjent verksted.

Det følger av gjeldende § 4, jf. også forslaget til ny og endret § 5, at Statens vegvesen kan utstede særlig arbeidstillatelse for bestemte typer arbeid dersom virksomheten bl.a. dokumenterer at de har kompetanse på området de søker godkjenning for. Kompetansekravet etter gjeldende forvaltningspraksis innebærer at virksomheten må ha en eller flere personer med fagbrev som bilmekaniker, eller særlig opplæring tilpasset den enkelte type arbeid gitt av fabrikant, importører, leverandør eller kursarrangør. Det kreves i tillegg at det dokumenteres relevant praksis fra det aktuelle arbeidsområdet (minimum seks måneder).

Statens vegvesen er etter dette kommet til at det kan være gode grunner til å utvide ordningen etter § 20 andre ledd slik at kompetent person i virksomhet med særlig arbeidstillatelse også gis anledning til å kvittere på kontrollseddel utstedt av kontrollmyndighetene.

Formuleringen «(..) kontrollmyndighetene forutsatt at virksomheten er godkjent for og har kompetanse til å reparere aktuelle mangler(..)» er valgt for tydelig å avgrense bemyndigelsen til å etterkontrollere og kvittere ut mangler som virksomheten gjennom sin godkjenning har kompetanse og utstyr til å etterkontrollere og ikke noe mer. Dette vil bl.a. innebære at

kompetent person i en virksomhet med særlig arbeidstillatelse for arbeid på lys vil kunne kvittere ut lysmangler men ikke noe annet enn det.

Formuleringen vist til foran vil også ha betydning for tekniske ledere og kompetente stedfortredere all den tid det i forslaget til § 4 legges opp til et regime der verkstedgodkjenningen for bilverksted 01, 02 og 03 oppstiller den ytre rammen for hva som et verksted kan tilby av reparasjoner, men likevel slik at det er opp til det enkelte godkjente verksted selv å bestemme hvilke reparasjoner innenfor denne rammen man rent faktisk skal tilby.

Tredje ledd i gjeldende § 18 om at personlig bemyndigelse forutsetter at underskrift er innmeldt til Statens vegvesen på fastsatt skjema mv., foreslås opphevet. Det vil etter Statens vegvesens vurdering være tilstrekkelig å knytte bemyndigelsen til roller heller enn til innmelding på fastsatt skjema. De aktuelle rollene vil uansett være registrert i Statens vegvesens register over godkjente virksomheter.

Vi ber spesielt om høringsinstansenes syn på forslaget til utvidelse av kretsen som kan bemyndiges til å kvittere ut kontrollsedler utstedt av kontrollmyndighetene.

12.3 § 21. Saksbehandlingsregler

Statens vegvesen foreslår ny § 21 (gjeldende § 19) med følgende innhold:

§ 19. Saksbehandlingsregler

Enkeltvedtak fattet etter denne forskriften kan påklages til Statens vegvesen.

For søknad om godkjenning av kjøretøyverksted etter § 4 og søknad om særlig arbeidstillatelse etter § 5, skal saksbehandlingsfrist som nevnt i tjenesteloven § 11 første ledd første punktum, være en måned. Saksbehandlingsfristen løper fra det tidspunktet Statens vegvesen har mottatt all nødvendig dokumentasjon.

Tjenesteloven § 11 annet ledd om at tillatelse anses gitt når saksbehandlingsfristen er utløpt, gjelder ikke for godkjenning av kjøretøyverksted etter § 4 eller særlig arbeidstillatelse etter § 5.

12.4 Nærmere om forslaget til ny § 21

Gjeldende § 19 er kun av informativ karakter, og omhandler partsrettigheter i saksbehandlingen hos forvaltningen, herunder bestemmelsene om klageretten og klageinstansen etter forvaltningsloven kapittel VI. Ettersom bestemmelsen angir noen av de mest sentrale partsrettighetene etter forvaltningsloven, foreslår Statens vegvesen å videreføre bestemmelsen, dog med mindre justeringer.

Statens vegvesen foreslår for det første å fjerne uttrykkene «regionvegkontoret» og «Vegdirektoratet» med «Statens vegvesen». Dette for å gjøre betegnelsen på godkjenningsmyndigheten uavhengig av hvordan Statens vegvesen til enhver tid er organisert. Hvilken organisasjonsenhet/-nivå som skal være klageorganet og hvilket som

skal ha det operative ansvaret for godkjenning av kjøretøyverksteder vil fastsettes gjennom intern instruks. Statens vegvesen vil som en del av etterarbeidet til den nye forskriften på nye søknadsskjemaer og nettsider angi nærmere informasjon om klageorganet, når dette er klart.

Det presiseres videre i denne sammenheng at reglene om klage i forvaltningsloven kapittel VI kommer inn i bildet etter at det er truffet et vedtak, og at innholdet i vedtaket er bestemmende for rettighetene eller pliktene til en person eller virksomhet. Forvaltningslovens regler om klageadgangen kommer ikke til anvendelse ved forhold knyttet til faktiske handlinger foretatt av godkjennings- og tilsynsmyndigheten, eksempelvis beslutning om at det skal gjennomføres tilsyn ved en bestemt virksomhet, pålegg om å bistå i tilsynsgjennomføringen. Det samme gjelder ved faktiske forhold, opptreden mv. under tilsynet eller i kontakt med godkjenningsmyndigheten ved veiledning mv.

Bestemmelsens annet ledd innebærer i praksis at søknad om godkjenning som kjøretøyverksted eller søknad om arbeidstillatelse i utgangspunktet skal behandles innen en måned. Dersom fristen av den behandlende instansen må forlenges, skal fristforlengelsen begrunnes, og meddeles søkeren før den opprinnelige fristen er ute (i praksis det omtales som foreløpig melding).

12.5 § 22. Unntak

Statens vegvesen foreslår ny § 22 (gjeldende forskrift § 20) med følgende ordlyd:

§ 22. Unntak

Statens vegvesen kan gjøre unntak fra denne forskriften.

12.6 Nærmere om forslaget til ny § 22

Gjeldende ordlyd i § 20 tar utgangspunkt i den gjeldende organiseringen av Statens vegvesen, der Vegdirektoratet er gitt myndighet til å gjøre generelle unntak fra forskriften, mens regionvegkontorenes myndighet til å gjøre unntak fra forskriften er begrenset til §§ 6, 8 og 9 forutsatt at det dreier seg om enkelttilfeller.

Det foreslås for det første at uttrykkene «Vegdirektoratet» og «Regionvegkontoret» erstattes med «Statens vegvesen». For begrunnelse for endringen, vises i det til omtalen i punkt 12.4.

Hvilken organisasjonsenhet/-nivå i Statens vegvesen som skal ha myndighet til å gjøre generelle unntak fra forskriften, og hvilken enhet som skal være bemyndiget til å gjøre unntak i enkelttilfeller vil fastsettes gjennom intern instruks. Statens vegvesen vil som en del av etterarbeidet til den nye forskriften blant annet i retningslinjene angi nærmere informasjon om dette, så raskt dette er klart.

Så langt det gjelder begrepet «enkeltilfeller» presiseres det at dette angir særlige tilfeller, slik at det skal foreligge «særlig tungtveiende grunner». Statens vegvesens myndighet til å gjøre unntak fra forskriften i enkelttilfelle vil være avgrenset til § 7 om krav til lokaler og utstyr, § 9 om krav til teknisk leder og kompetent stedfortreder og § 10 om de nærmere

kravene til teknisk leder. Statens vegvesen sin myndighet til å gjøre unntak etter § 7, gir imidlertid ikke anledning til å unnta fra kravet om at lokaler og teknisk utstyr skal ha nødvendige tillatelser fra *andre offentlige myndigheter*.

Søknader om unntak fra § 10 vil måtte vurderes konkret, og unntak skal være gis i de tilfeller det foreligger en særlig grunn som kan forsvare dette. Det er således ikke kurant å gjøre unntak fra kompetansekravene til teknisk leder, og virksomheten må dokumentere hvilke forhold som skulle tilsi at vedkommende likevel anses som kompetent.

12.7 § 23. Overgangsordninger

Statens vegvesen foreslår ny § 23 med følgende innhold:

§ 23. Overgangsordninger

Kjøretøyverksted godkjent som bilverksted, bilelektro-/drivstoffanleggverksted, bilbremseverksted, bildieselverksted og hjulutrustningsverksted før 1. juli 2020, må innen to år etter ikrafttredelsen av denne forskriften, melde til Statens vegvesen hvilken verkstedkategori etter § 4 virksomheten skal fortsette under.

For behandling av søknad om godkjenning som nevnt i første ledd, skal det ikke betales gebyr.

Bilverksted 01, 02, 03 og bilskadeverksted godkjent før 1. juli 2020 som fortsatt skal tilby arbeid på reparasjoner av kjøretøy etter omfattende skade, må innen to år fra ikrafttredelse av denne forskrift, søke om ny godkjenning som skadeverksted 02.

Teknisk leder og kompetent stedfortreder tilsatt før 1. juli 2020 skal ha personlig godkjenning senest innen 1. juli 2022.

Teknisk leder og stedfortreder tilsatt før 1. juli 2020 som skal tildeles personlig godkjenning som nevnt i sjette ledd, er unntatt fra kravet om at det skal betales gebyr ved førstegangsbehandling av søknad om godkjenning, jf. § 9 a.

Kjøretøyverksteder godkjent før 1. juli 2020 må innen 1. juli 2022 ha på plass et kvalitetsstyringssystem i samsvar med §§ 15, 16 og 17.

12.8 Nærmere om forslaget til ny § 23

12.8.1 Til første og annet ledd

Dagens verkstedkategorier bilverksted, bilelektro-/drivstoffanleggverksted, bilbremseverksted, bildieselverksted og hjulutrustningsverksted, foreslås fjernet i tråd med forslaget til ny § 4.

For virksomheter som i dag er godkjent som bilverksted, bilelektro-/drivstoffanleggverksted, bilbremseverksted, bildieselverksted eller hjulutrustningsverksted, og ønsker å være i fortsatt drift, vil disse måtte fases inn i den nye ordningen. Statens vegvesen foreslår en overgangsordning på to år fra forskriftsendringenes ikrafttredelse, til

eksisterende virksomheter på visse vilkår/begrensninger må godkjennes på nytt og under øvrige verkstedkategorier (bilverksted 01, 02, 03), dvs. 1. juli 2022. Ved godkjenningen av virksomheten vil det i enkelte tilfeller være nødvendig å måtte legge inn vilkår om at godkjenningen er begrenset til det arbeidet som gikk under den utgåtte verkstedkategorien.

For å lette byrden for verksteder ved avskaffelse av de ovennevnte verkstedkategoriene, foreslår Statens vegvesen en forenklet og administrativ ordning med «re-godkjenning» av virksomheten. Godkjenningsprosessen vil i denne sammenheng være begrenset til at virksomheten melder til Statens vegvesen hvilken verkstedkategori den videre driften, skal favne. Virksomheten vil på bakgrunn av slik melding få godkjenning under en annen verkstedkategori. Eksempelvis vil et eksisterende bilbremseverksted melde inn til Statens vegvesen innen overgangsperioden at fortsatt drift skal finne sted. Statens vegvesen vil på bakgrunn av slik melding, gi virksomheten ny godkjenning som bilverksted 01 på visse vilkår. Virksomheten vil i sitt kvalitetsstyringssystem måtte registrere at virksomhetens arbeid er begrenset til bremseser.

Statens vegvesen vil i løpet av overgangsperioden, veilede og følge opp dagens verkstedkategorier som vil utgå – for å sikre at overgangen skjer så smidig som mulig for de aktuelle virksomhetene.

Behandling av innmeldinger til nye verkstedkategorier som nevnt i første ledd, skal ikke belastes med gebyr, jf. forslag til annet ledd.

12.8.2 Til tredje ledd

Virksomheter som etter ikrafttredelse av ny forskrift skal utføre reparasjoner av kjøretøy med *omfattende skader*, må søke om godkjenning som skadeverksted 02. Godkjenning som skadeverksted 02 vil være en absolutt forutsetning for å kunne tilby reparasjoner av omfattende skader, jf. dog ny § 5 bokstav d og h.

Søknader om godkjenning som skadeverksted 02 vil både for virksomheter i drift per 1. juli 2022, i praksis være en fullverdig søknadsprosess som ved førstegangsbehandling, der virksomheten må dokumentere at vilkårene for slik godkjenning er oppfylt, jf. kapittel 3 *Vilkår for godkjenning*. Søknader om godkjenning som skadeverksted vil være gebyrlagt, jf. § 12, uavhengig av om søknaden fører til godkjenning eller avslag.

Det foreslås en overgangsperiode på 2 år fra ikrafttredelse av forskriften.

Bilverksteder 01, 02 og 03 – både dagens og nye etter forskriftens ikrafttredelse – vil i regi av sin godkjenning kunne utføre reparasjoner etter mindre skader, det vil si skader som etter ny forskrift, defineres under skadeverksted 01. Det vil således ikke være et krav at virksomheten som skal tilby reparasjoner av småskader, skal søke ny godkjenning som skadeverksted 01.

12.8.3 Nærmere om fjerde og femte ledd

Innføring av krav om personlig godkjenning etter §§ 9 og 10 vil gjøres gjeldende både for teknisk leder som er tilsatt før 1. juli 2020 og de som tilsettes etter denne perioden.

Forslaget innebærer at dagens tekniske ledere og kompetente stedfortredere innen en overgangsperiode på 2 år fra forskriftens ikrafttredelse må få personlig godkjenning. Vilklårene for å få personlig godkjenning som teknisk leder eller kompetent stedfortreder er regulert i forslaget § 10 første ledd, bokstavene a og b, med detaljerte krav i bestemmelsens andre ledd samt utfyllende retningslinjer gitt til forskriften.

I praksis vil ordningen innebære at tekniske ledere i drift per 1. juli 2020 meldes inn til Statens vegvesen innen overgangsperioden, og uten spesiell prøving av vilklårene i første ledd bokstavene a og b vil bli gitt personlig godkjenning. Ordningen med personlig godkjenning for tekniske ledere i drift per 1. juli 2020 vil dermed være en administrativ løsning, uten at disse må gjennom en søknads- og godkjenningsprosess. Tekniske ledere og kompetente stedfortredere vil på bakgrunn av slik innmelding få utstedt godkjenningsbevis, der det vil fremgå hvilke(n) verkstedkategori(er) teknisk leder og kompetent stedfortreder er godkjent for. Statens vegvesen vil registrere opplysninger, også personopplysninger i Statens vegvesens elektroniske register i forbindelse med personlig godkjenning av teknisk leder og kompetent stedfortreder.

Gebyrkravet vil bare bli gjort gjeldende for tekniske ledere/kompetente stedfortredere som søker godkjenning etter at endringsforskriften trer i kraft (dvs. etter 1. juli 2020). Tekniske ledere i drift før ikrafttreden av endringsforskriften berøres ikke av ordningen med gebyr.

12.9 § 24. Ikrafttredelse

Statens vegvesen foreslår ny § 24 med følgende ordlyd:

§ 24. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. juli 2020. Samtidig oppheves forskrift 13. mai 2009 nr. 589 om kjøretøyverksteder.

§ 14 femte ledd trer i kraft fra det tidspunktet Statens vegvesen bestemmer.

13 Økonomiske og administrative konsekvenser

Statens vegvesen har under gjennomgangen av de konkrete endringsforslagene knyttet enkelte kommentarer til økonomiske og administrative konsekvenser, særlig for bransjen. Vi anser det i tillegg som hensiktsmessig i det følgende å gjøre en samlet omtale av det som anses som økonomiske og administrative konsekvenser som de foreslåtte forskriftsendringene innebærer for henholdsvis bransjen og Statens vegvesen.

De økonomiske konsekvensene lar seg på nåværende tidspunkt ikke å tallfeste, men forskriftsendringene er likevel totalt sett så omfattende at det er mulig å skissere ressursbehovet og konsekvenser i generelle termer.

13.1 Konsekvenser for Statens vegvesen og bransjen

Det vil som før være et fortsatt behov for ressurser i Statens vegvesen knyttet til saksbehandling og tilsynsaktiviteter etter forskriften. Innføring av ordningen med personlig godkjenning av teknisk leder og kompetent stedfortreder, vil imidlertid innebære at Statens vegvesen får et økt ressursbehov både på godkjenning- og tilsynssiden. Det nye elementet i saksbehandlingen vil innebære at Statens vegvesen for tekniske ledere vil måtte fatte et høyt antall enkeltvedtak, og på tilsynssiden ved at tilsynsobjektet utvides til både virksomhet og personer, og ved at de personlige godkjenningen vil kunne tilbakekalles. Til gjengjeld vil inntektene fra godkjenningsgebyrene i all hovedsak kompensere for de økte saksbehandlingskomponentene. Dersom Statens vegvesen ikke får tilført tilstrekkelig ressurser, vil imidlertid godkjenningsarbeidet knyttet til den personlige godkjenning gå på bekostning av tilsynsarbeidet.

Bransjen vil på sin side få administrative konsekvenser ved at tekniske ledere ved verksteder vil måtte søke om personlig godkjenning ved å dokumentere krav om kompetanse (fagbrev og relevant praksis). Det vil i tillegg genereres nye økonomiske konsekvenser for bransjen ved at det innføres gebyr ved godkjenning av verksted, særlig arbeidstillatelse og godkjenning av teknisk leder og kompetent stedfortreder.

Ettersom forskriftsteknikken i forslaget i stor grad henviser til rettslige standarder, fremfor detaljregulering i forskriften, vil det måtte utarbeides detaljerte retningslinjer til forskriften. Utarbeidelsen av retningslinjene vil kreve et minst like stort ressursbehov hos Statens vegvesen som i regelverksarbeidet, ettersom man står overfor et dynamisk regelverk med behov for jevnlig oppdateringer og offentliggjøring til bransjen. Bransjen vil på sin side gjennom innspill og delaktighet i utarbeidelsen av retningslinjene, måtte bistå Statens vegvesen i dette arbeidet.

Statens vegvesen vil måtte utarbeide informasjonsmaterieil til – og i samarbeid med bransjen – for flere bestemmelser i ny forskrift. Dette gjelder særlig grensedragnin g mellom lakkeringsarbeid/bilpleie og godkjenningspliktig arbeid, og grensesnittet mellom

definisjonen av reparasjon av mindre skader og omfattende skader i nye kategorier for skadeverksteder. Bransjen vil måtte bistå Statens vegvesen både ved utarbeidelsen og i å distribuere informasjonen til virksomhetene. Til reparasjon av omfattende skader vil det også måtte settes av tilstrekkelige ressurser til et tverrfaglig arbeid innad i Statens vegvesen for å vurdere en forskriftsendring i kjøretøvforskriften § 7-2 om definisjonen av omfattende skader.

Virksomheter som skal utføre reparasjoner med omfattende skader, både eksisterende og nye, vil måtte gjennom en helt ny godkjenningsprosess som vil gi både økonomiske og administrative konsekvenser. De administrative konsekvensene vil først og fremst være knyttet til søknadsprosessen for å få godkjenning som skadeverksted 02. De økonomiske konsekvensene av endringen vil primært være gebyrileggelsen samt eventuelle utgifter ved å oppfylle nye skjerpene kompetansekrav (fagbrev som bilskadereparatør og tilleggsoplæring) for skadeverksted 02.

For virksomheter som berøres av ulike overgangsordninger i § 23, vil Statens vegvesen i tiden frem mot ikrafttredelse av forskriften få økt merarbeid. For verkstedkategorier som utgår, vil Statens vegvesen måtte veilede og fase eksisterende virksomheter i ny ordning. Samme veiledningsbehov vil det også være for tekniske ledere ved eksisterende verksteder som må få personlig godkjenning, samt verksteder som må oppfylle nye krav til kvalitetsstyringssystemet. Den administrative innfasing av eksisterende virksomheter i ny ordning, vil utløse økt ressursbehov gjennom blant annet saksbehandling, utstedelse av nytt godkjenningsbevis og godkjenningsskilt. Selv om det for verkstedkategorier som utgår er lagt opp til en administrativ og forenklet godkjenningsprosess for bransjen, vil det likevel medføre en viss aktivitetsplikt for virksomhetene ved at de vil måtte melde til Statens vegvesen hvilken verkstedkategori de skal fortsette under.

Ordningen med personlig godkjenning av teknisk leder og kompetent stedfortreder og endringer i verkstedkategorier vil også kreve endringer i Statens vegvesens elektroniske register, som igjen fører til ikke-ubetydelige kostnader for Statens vegvesen gjennom systemtekniske endringer. Det samme gjelder utvikling av en teknisk løsning for å kunne ta imot obligatorisk rapportering av reparasjoner av omfattende skader (ny § 14 femte ledd).

Endringsforslaget vil videre medføre både økonomiske og administrative konsekvenser for bransjen ved at det innen overgangsperioden vil måtte investeres i- og utarbeides et nytt kvalitetsstyringssystem i tråd med de foreslåtte endringene i §§ 15-17.

Innføring av reaksjonsformene stansing og tvangsmulkt vil kunne rettes mot både godkjente virksomheter, men også virksomheter det er grunn til å anta driver godkjenningspliktig arbeid, uten å ha godkjenning fra Statens vegvesen. De nye reaksjonsformene vil bidra til at verksteder som er godkjent etter verkstedforskriften får bedre konkurransevilkår. Større fokus på ulovlige virksomheter kan også antas å kreve større grad av bistand fra politiet ved gjennomføring av tilsynet.