

## Vedlegg 1 Høringsnotat

### Høring – Forskrift om endring av forskrift 13. mai 2009 nr. 589 om kjøretøyverksteder og forskrift 13.mai 2009 nr. 590 om periodisk kontroll av kjøretøy

#### 1. Generelt:

Vegdirektoratet sender med dette på offentlig høring forslag til forskrifter om endring av forskrift 2009-05-13-589 om kjøretøyverksteder og forskrift 2009-05-13-590 om periodisk kontroll av kjøretøy.

Vegdirektoratet er forskriftsmyndighet for begge forskriftene, jf. delegeringsvedtak 20. august 2009 nr. 1530 og delegeringsvedtak 12. mars 2009 nr. 297 der Samferdselsdepartementet har bestemt at kompetanse etter vegtrafikkloven 18.juni 1965 nr. 4 §§ 19 annet ledd, 43 a og 13 fjerde ledd skal delegeres til Vegdirektoratet.

Et av forslagene til endring av forskrift om kjøretøyverksteder innebærer at det også må gjøres en endring i forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften). Vegdirektoratet har funnet det hensiktsmessig å høre forslaget til endring av kjøretøyforskriften samtidig med forslaget til endring av verkstedforskriften. Endringsforslaget til kjøretøyforskriften er nærmere omtalt under pkt. 4.1.7 i høringsnotatet.

#### 2. Høringsfrist mv.

Det foreslås at endringsforskriftene trer i kraft 1. januar 2014.

Høringsfrist settes til 1. september 2013.

#### 3. Bakgrunn:

Nye forskrifter om og kjøretøyverksteder (heretter kalt verf) og periodisk kontroll av kjøretøy (heretter kalt pkkf) ble fastsatt av Vegdirektoratet 13. mai 2009. Forskriftene trådte i kraft 1. juli 2009. Endringsforskrifter til pkkf og verf ble fastsatt juni 2011 med ikrafttreden 1. juli 2011. Endringsforskriftene gjaldt begge overgangsbestemmelsene (krav til teknisk leder og kompetent stedfortreder).

De to nye forskriftene innebar en omstrukturering av det som tidligere var tre forskrifter som regulerte etablering og drift av kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll og kjøretøyverksteder. Bakgrunnen for omstruktureringen var først og fremst behovet for forenkling fordi tidligere forskrifter etter hvert fremsto som uoversiktlige og lite brukervennlige. Alt som regulerer periodisk kjøretøykontroll er nå samlet i en forskrift (mot tidligere fordelt på tre forskrifter). Ny verf omhandler – i motsetning til tidligere forskrift – bare kravene til kjøretøyverksteder og har ikke lenger noen bestemmelser om kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll. Delingen begrunnes i at det er behov for å skille og klargjøre virksomhetenes rolle og funksjon som henholdsvis kontrollorgan og kjøretøyverksted. Bestemmelser som går igjen i begge de nye forskriftene er imidlertid forsøkt utformet på samme måte.

I tillegg til omstruktureringen ble det også gjort materielle endringer i både verf og pkkf. Dette bl.a. fordi det viste seg å være behov for klargjøring av ordlyd, mer ensartet tolkning og regulering av forhold som ikke var regulert i nevnte forskrifter. Det ble også vedtatt overgangsbestemmelser som innebar at alle verksteder/kontrollorganer – uavhengig av tidligere godkjenninger – innen 1. juli 2011 måtte oppfylle gjeldende forskrifters krav til utstyr og kompetanse samt verksted-/kontrollorgankategori, kfr. likevel endringsforskriftene der det bestemmes at kravene til teknisk leder og kompetent stedfortreder i verf § 8 første og tredje ledd, jf. § 9 og pkkf § 10, første og tredje ledd, jf. § 11 først trer i kraft 1. januar 2014.

Vegdirektoratet har etter henvendelser og innspill fra så vel bransjen som regionvegkontorene funnet det riktig å foreta mindre endringer i og justeringer av nevnte forskrifter. De foreslåtte endringene har dels karakter av å presisere enkelte bestemmelser hvor det har vist seg å være rom for tolkningstil, men innebærer også i noen tilfeller materielle endringer.

#### 4. Nærmere om de enkelte endringsforslagene:

##### **4.1 Forskrift om kjøretøyverksteder:**

###### 4.1.1 Til forskriften § 1:

Verf er gitt med hjemmel i lov 18. juni 1964 nr. 4 om vegtrafikk § 19 a Kjøretøyverksteder m.m. som lyder som følger:

*«Bare kjøretøyverksteder som er godkjent av Statens vegvesen kan utføre reparasjons-, vedlikeholds-, ombyggings-, oppbyggings- og påbyggingsarbeid på motorvogn og tilhenger til motorvogn.*

*Departementet kan ved forskrift fastsette at visse kjøretøygrupper eller visse typer arbeid faller utenfor reglene i første ledd. Det kan også fastsettes særregler eller unntaksregler for visse verksteder, kjøretøykategorier og visse typer arbeid.*

*Departementet kan gi nærmere bestemmelser til gjennomføring og utfylling av paragrafen, herunder om vilkår for godkjenning av kjøretøyverksteder, om plikter godkjenningen fører med seg, om tilbakekall av godkjenning og om kontroll av kjøretøyverksteder».*

Virkeområdet for verf er regulert i § 1 til å gjelde «alle kjøretøyverksteder som skal utføre reparasjons-, vedlikeholds-, ombyggings-, oppbyggings- og påbyggingsarbeid på kjøretøy som angitt i § 2 og virksomheter som skal utføre arbeid etter særlig arbeidstillatelse som angitt i § 4».

Verf § 2 regulerer hvilke typer reparasjons-, vedlikeholds-, ombyggings-, oppbyggings- og påbyggingsarbeid som er godkjenningspliktig arbeid og som - som hovedregel – bare kan utføres av kjøretøyverksted godkjent av regionvegkontoret, jf. forskriften kapittel 3. § 1 og § 2 begrenser således virkeområdet i forhold til hva som er utgangspunktet etter lov om vegtrafikk § 19 a. Begrunnelsen for å forbeholde visse typer arbeid på kjøretøy til godkjente kjøretøyverksteder er at de er av særlig betydning for trafiksikkerheten.

Forskriften § 4 gjør visse unntak fra hovedregelen om at typene arbeid på bil mv. som oppregnes i § 2 bare kan utføres av kjøretøyverksteder som oppfyller kravene i verf kapittel 3. Bestemmelsen åpner for at det - innenfor rammen av de typene arbeider som omtales i § 2 - kan gis særlig arbeidstillatelse for nærmere avgrensede arbeider på kjøretøy. Forutsetningen for å få slik arbeidstillatelse er at

virksomheten etter forvaltningens skjønn oppfyller kravene til egnet sted, verktøy, utstyr og kompetanse.

Verf § 5 gjør unntak fra godkjenningsplikten etter § 2, jf. også § 4. Unntakene retter seg dels mot enkeltpersoner og dels mot virksomheter. Selv om det ikke er direkte uttalt i forskriften, bygger unntakene på den forutsetning at den som utfører arbeid på vitale deler på kjøretøyet, jf. oppregningen i § 2, har nødvendig kompetanse og utfører arbeidet på forsvarlig måte.

Foretas det typer arbeid på bil m.v. som oppregnet i forskriften § 2 av andre enn godkjent kjøretøyverksted eller virksomhet med særlig arbeidstillatelse foretas det i realiteten ulovlig verksteddrift som igjen kan følges opp gjennom at forholdet anmeldes for videre straffeprosessuell forfølgning. Dette med mindre arbeidet kommer inn under unntakene fra godkjenningsplikten slik dette er oppstilt i forskriften § 5.

Arbeid på bil mv. som faller utenfor de typene (komponentene) som regnes opp i verf § 2 er ikke underlagt krav om godkjenning og kan således utføres av enhver uten at de er spesielt omtalt i unntakene i verf § 5. Eksempel på slikt arbeid kan være skifte av lyspærer, oljeskift, hjulskift (se pkt. 4.1.2) osv. Vegdirektoratet legger imidlertid til grunn at det også for arbeid som kan utføres av enhver må gjelde at slikt arbeid utføres av personer som har nødvendig faglig innsikt slik at arbeidet utføres på forsvarlig måte. Arbeidet vil ellers kunne medføre trafikkfare.

Vegdirektoratet vurderer å tydeliggjøre et grunnkrav til kompetanse og forsvarlighet til den som utfører arbeid på kjøretøy uavhengig av om det er snakk om godkjenningspliktig arbeid eller er arbeid som etter gjeldende forskrift faller utenfor forskriftens virkeområde. Videre ønsker vi å tydeliggjøre at virkeområdet ikke bare er avgrenset til godkjente kjøretøyverksteder og til virksomheter med særlig arbeidstillatelse, og at det også omfatter enkeltpersoner og virksomheter som nevnt i forskriften § 5. Det foreslås på denne bakgrunn at verf § 1 *Virkeområde* gis følgende ordlyd:

*«Forskriften gjelder enkeltpersoner og virksomheter som skal utføre reparasjons-, vedlikeholds-, ombyggings-, oppbyggings- og påbyggingsarbeid på kjøretøy.*

*Alt reparasjons-, vedlikeholds- ombyggings-, oppbyggings- og påbyggingsarbeid på kjøretøy skal foretas på forsvarlig måte av kompetent person».*

Verf §§ 2, 4 og 5 vil deretter regulere nærmere hvem som har anledning til å foreta reparasjons-, vedlikeholds- ombyggings-, oppbyggings- og påbyggingsarbeid på kjøretøy på komponenter som angitt i forskriften § 2.

Uttrykket «på forsvarlig måte av kompetent person» vil i denne sammenheng bety at vedkommende som utfører arbeidet har tilstrekkelig kunnskaper og ferdigheter til å utføre det aktuelle arbeidet på kjøretøyet etter faglig anerkjente metoder og med det utstyr som kreves for formålet.

Forslaget til § 1 vil nok først og fremst fungere som en supplerende bestemmelse til de krav som følger av forskriftens krav til verksteddrift, jf. kap. 3, og kravene til virksomheter med særlig arbeidstillatelse, jf. forskriften § 4. Den vil likevel, slik Vegdirektoratet, ser det kunne bidra til en

tydeliggjøring av det ansvaret den som arbeider på bil m.v. påtar seg enten det er snakk om godkjenningspliktig arbeid, arbeid som utføres med hjemmel i verf § 5 eller arbeid som faller utenfor de typene (komponentene) som oppregnes i verf § 2.

Vi ber om høringsinstansenes syn forslaget til endring av verf § 1.

#### 4.1.2 Til forskriften § 2, jf. § 4:

##### Hjulskift:

Det fremgår av verf § 2 at arbeid på hjulustrustning er godkjenningspliktig arbeid, jf. likevel unntakene fra godkjenningsplikten i forskriften § 5. Det kan imidlertid utstedes særlig arbeidstillatelse for arbeid på hjul. Slikt arbeid omfatter bl.a. omlegging av dekk og slanger og avbalansering av hjul, jf. forskriften § 4 andre ledd bokstav b).

Det har fra ulikt hold blitt reist spørsmål om bestemmelsene referert foran innebærer at skifte av hjul (fra hjul med vinterdekk til hjul med sommerdekk og omvendt) ikke lovlig kan foretas av andre enn godkjente kjøretøyverksteder eller virksomhet med særlig arbeidstillatelse med mindre arbeidet kommer inn under unntakene i forskriften § 5. Spørsmålene er spesielt reist av foreninger og lag som ønsker å tilby hjulskift som ledd i sin dugnadsvirksomhet. Det samme gjelder bilpleiefirmaer og lignende som ønsker å tilby hjulskift som «tilleggstjeneste».

Vegdirektoratet ser at bestemmelsene referert foran – slik disse er utformet – kan reise tvil om hvor langt godkjenningsplikten rekker. Det er ikke uten videre slik at skifte av hjul – ut fra en naturlig språklig fortolkning – inngår i uttrykkene «arbeid på hjulustrustning» eller «omlegging av dekk eller slanger/avbalansering av hjul». Dette selv om hjulskift kan betraktes som «vedlikeholdsarbeid» på kjøretøy.

Vegdirektoratet har så langt hatt det standpunkt at hjulskift ikke er en type arbeid på kjøretøy som krever godkjenning fra regionvegkontoret Vi ser imidlertid at måten hjulskift utføres kan ha betydning for trafikksikkerheten. Dersom den som utfører hjulskiftet ikke har de nødvendige faglige forutsetninger for slikt arbeid, kan resultatet bli at kjøreegenskapene endres negativt og i verste fall at hjulene løsner under kjøring. Med nødvendige faglige forutsetninger menes i denne sammenheng bl.a. det å forstå betydningen av at det brukes riktige hjulbolter (hjulboltene er ofte forskjellige alt avhengig av om hjulene det skiftes til er sommer- eller vinterhjul), at tiltrekningsmomentet er riktig, bruk av sentreringsringer der dette kreves og riktig entring av gjenger.

Vegdirektoratet mener derfor at det kan være grunner til at skifte av hjul bør forbeholdes godkjent kjøretøyverksted (hjulustrustningsverksted inkludert) og virksomhet med særlig arbeidstillatelse for arbeid på hjul. Vi ser likevel at en slik nærmere regulering av hjulskift kan virke unødig strengt ved at det bl.a. vil medføre at skifte av hjul som en vennetjeneste for en nabo eller venn (eller for den saks skyld en noe upraktisk anlagt bilist med punktering som man stopper for å hjelpe) blir å regne som ulovlig verksteddrift. Skifte av hjul vil etter dette – med mindre det utføres av godkjent kjøretøyverksted eller virksomhet med særlig arbeidstillatelse – bare kunne utføres av virksomhet eller person som omfattes av unntakene i verf § 5.

En alternativ måte å regulere hjulskift på kan være å innføre en begrenset godkjenningsplikt som bare gjelder for den som skal utføre hjulskift mot vederlag, evt. i næring. Dette bl.a. ut fra en betraktning at det i alle fall må kunne stilles større krav til kyndighet når en tjeneste kjøpes enn ellers. Med uttrykket «mot vederlag» forstås i denne sammenheng først og fremst at det gis en eller annen form for økonomisk godtgjøring for arbeidet. Tilsvarende forstås det med uttrykket «i næring» at det er snakk om en virksomhet som driver skattepliktig virksomhet (drives for egen regning og risiko, har et visst omfang, er egnet til å gå med overskudd over tid og tar sikte på en viss varighet). Uttrykket «mot vederlag» vil favne videre enn uttrykket «i næring» og vil – dersom det første uttrykket nyttes – ekskludere lag og foreninger fra å tilby hjulskift som ledd i inntektsbringende dugnadsvirksomhet.

Vegdirektoratet er etter en samlet vurdering kommet til at vi i denne omgang ikke vil foreslå at hjulskift reguleres nærmere utover det som følger av forslaget til nytt andre ledd i forskriften § 1 (grunnkravet om at arbeid på kjøretøy skal foretas på forsvarlig måte av kompetent person).

Det presiseres at selv om hjulskift ikke reguleres som godkjenningspliktig arbeid etter verf, så kan det være slik at andre myndigheter, eksempelvis arbeidsmiljømyndighetene, kan stille krav til slikt arbeid, noe som igjen kan ha betydning for hvem som lovlig kan utføre hjulskift.

Det bes om høringsinstansenes syn på behovet for og hensiktsmessigheten av at hjulskift uttrykkelig reguleres som godkjenningspliktig arbeid. Dersom høringsinstansene mener at hjulskift bør reguleres nærmere, ber vi også om at det tas stilling til om slikt arbeid skal forbeholdes godkjente kjøretøyverksteder/virksomheter med særlig tillatelse for arbeid på hjul eller om evt. slikt arbeid lovlig kan utføres uten godkjenning så lenge det ikke foretas mot vederlag (evt. i næring).

Vi vil på bakgrunn av innspillene fra høringsinstansene komme tilbake til spørsmålet om en evt. nærmere regulering av hjulskift ved en senere revisjon av forskriften.

#### Skifte av bilglass:

Vegdirektoratet deltar i et eget prosjekt «Sikre bilskader» sammen med Bilimportørens landsforening og Norges bilbransjeforbund. Bransjeorganisasjonene har i dette prosjektet tatt til orde for at skifte av limt bilglass på bil bør gjøres til godkjenningspliktig arbeid. Det argumenteres i denne sammenheng for at bilglass som er festet med lim eller lignende er en del av kjøretøyets bærende konstruksjon, og at det derfor er viktig at bilen etter skifte av bilglass har like stor kollisjonssikkerhet som før skiftet. Videre at frontvinduer i stadig større grad inneholder sikkerhetsrelaterte detaljer og avansert utstyr (antennor, sensorer, alarm, solfilter, display m.m.), noe som krever nøyaktig montering, kalibrering og diagnoseutstyr.

Slik forskriften har blitt praktisert har Vegdirektoratet hatt som standpunkt at skifte av bilglass ikke kommer inn under det som i forskriften anses som godkjenningspliktig arbeid (arbeid på bærende konstruksjoner). Vegdirektoratet ser imidlertid at utviklingen i kjøretøyteknologi – slik bransjeorganisasjonene viser til – kan tale for at denne typen arbeid også bør reguleres.

Skifte av bilglass foretas pr. i dag dels av spesialiserte virksomheter og dels hos glassmestere. Det fins ingen oversikt over hvilken kompetanse disse har for å utføre dette arbeidet. Vegdirektoratet har

pr. i dag heller ingen oversikt over i hvilken grad det foregår skifte av bilglass på en slik måte at det utgjør et sikkerhetsmessig- og/eller driftsmessig problem for bileiere pga. evt. manglende kompetanse og/eller utstyr hos de som utfører arbeidet.

I den grad slikt arbeid skal reguleres, er Vegdirektoratet av den oppfatning at dette kan gjøres gjennom ordningen med særlig arbeidstillatelse, jf. forskriften § 4. En slik regulering vil innebære at virksomhet som kan dokumentere å ha forutsetning for å utføre slikt arbeid i form av egnet sted, verktøy, utstyr og kompetanse – i tillegg til godkjente bilverksteder – kan utføre skifte av limt bilglass. Dokumentasjon av kompetanse vil bl.a. innebære at virksomheten har person som har opplæring for formålet og dermed har god kunnskap om bruk av materiale, herunder lim, og arbeidsmetoder. Videre at reparatøren har tilgang på fabrikantens reparasjonsanvisninger (arbeidsmetode, reparasjonsutstyr mv.).

Vegdirektoratet foreslår at skifte av limt bilglass reguleres som godkjenningsspliktig arbeid ved at det føyes til ny bokstav f) i verf § 4 andre ledd som lyder slik:

*«Arbeid på bilglass: Bytte av limt bilglass. Det kreves kunnskap om bruk av materiale, herunder lim, arbeidsmetoder og tilgang på fabrikantens reparasjonsanvisninger».*

Dersom arbeid på bilglass reguleres som foreslått foran, anser Vegdirektoratet det som unødvendig å spesifisere dette som godkjenningsspliktig arbeid i forskriften § 2. Det vil da følge av forskriften § 2 – sammenholdt med forslaget til ny § 4 bokstav f) – at skifte av bilglass ikke kan foretas av andre enn godkjente bilverksteder eller virksomhet med særlig arbeidstillatelse for slikt arbeid. Godkjenningssplikten etter § 2 vil etter vårt syn være dekket av uttrykket «bærende konstruksjoner».

Vegdirektoratet legger til grunn at spesialiserte virksomheter for skifte av bilglass vil kunne oppfylle kravene til regulering som foreslått. Virksomhetene som i dag tilbyr skifte av bilglass bør likevel gis en overgangsperiode for å oppfylle kravene slik disse forslås regulert i ny § 4 bokstav f). Dette omtales nærmere i forslag til endring av verf § 21 *Overgangsordninger*.

Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes syn på behovet for at arbeid på bilglass reguleres som foreslått samt forslag til måten å regulere det på, herunder om det likevel bør presiseres som godkjenningsspliktig arbeid i § 2. I den grad noen av høringsinstansene har oversikt over omfanget av virksomheter som pr. i dag tilbyr skifte av limt bilglass, ber vi også om at dette kommenteres spesielt. Det samme gjelder hvilke opplegg for opplæring av personellet slike virksomheter har, herunder også innholdet og omfanget av slik opplæring.

#### 4.1.3 Traktorverksteders adgang til å reparere tilhengeres bremseanlegg:

Det følger av verf § 2 første ledd bokstav d) at det kreves godkjenning fra regionvegkontoret for å kunne reparere tilhenger med brems til bil, to- og trehjuls motorvogn og traktor og motorredskap som er konstruert for en hastighet på 50 km/h eller mer.

Bestemmelsen sett i sammenheng med verf § 3 som angir kategorier av kjøretøyverksteder, tilsier at alle verkstedkategorier – med unntak av motorsykel- og mopedverksted og traktorverksted – har anledning til å reparere tilhenger med brems, dog med den begrensning som ligger i hvilke kjøretøystørrelser (totalvekter) verkstedet er godkjent for. Dette følger av at det er nyttet uttrykket

kjøretøy for alle verkstedkategoriene, motorsykel- og mopedverksted og traktorverksted unntatt. For traktorverksteder er godkjenningen spesifikt knyttet til arbeid på traktor og motorredskap.

Forskriften er imidlertid blitt tolket og praktisert slik at traktorverksted godkjent etter verf § 3 l) likevel kan utføre godkjenningspliktig reparasjonsarbeid på «traktortilhengere».

Vegdirektoratet er blitt gjort kjent med at mange virksomheter som driver med salg og reparasjon av traktorer, for eksempel Felleskjøpet, også forhandler andre typer mindre tilhengerer med påløpsbremseanlegg. Dette gjelder både «hestehengere» og andre mindre typer hengere til privat bruk.

Slik forskriften har vært praktisert har virksomhetene nevnt foran – for å kunne reparere mindre hengere med påløpsbremseanlegg - måtte søke om og få utstedt særlig arbeidstillatelse med hjemmel i verf § 4 bokstav e).

Verf § 9 l bestemmer at teknisk leder for traktorverksted må ha fagbrev som landbruksmekaniker eller som bilmekaniker tunge kjøretøy. Den som får fagbrev som landbruksmekaniker har som et av hovedmålene i utdanningen å kunne reparere og justere bremsesystemer og bremseoverføringer etter gjeldende forskrifter og normer. Det fremgår av læreplanen at hovedmomentene i opplæringen skal være å kunne:

- reparere, justere og prøve tørr og våte mekaniske bremsesystemer
- reparere og justere ulike overføringssystemer for bremsekraft
- reparere og justere parkeringsbremseanlegg
- kunne følge aktuelle forskrifter som gjelder for arbeid med bremsesystemer.

Tilsvarende følger det av gjeldende læreplan for fagbrev til reparatør tunge kjøretøy at lærlingen skal ha som hovedmål å kunne kontrollere, reparere og justere ulike bremseanlegg. Hovedmomentene i opplæringen skal blant annet være å kunne:

- forklare oppbyggingen av og virkemåten til en hjulbremse, og kunne feilsøke og skifte ut defekte deler.
- utføre en bremsetilpasning av et vogntog, og kunne reparere og justere bremseanlegg etter gitte data.

Med den kompetansen som kreves for å være teknisk leder ved traktorverksted fremstår det som urimelig at man ikke her også skal kunne reparere bremsesystemer på hengere med påløpsbremseanlegg uten å gå veien om å søke og få utstedt særlig arbeidstillatelse etter verf § 4 bokstav c) i tillegg til selve verkstedgodkjenningen. Det foreslås derfor at verf § 3 bokstav l) endres slik:

*«Traktorverksted- verksted som kan utføre alle typer arbeid på traktor og motorredskap som er konstruert for en hastighet på 50 km/h eller mer, tilhenger til traktor eller motorredskap samt tilhengerer med påløpsbremseanlegg».*

Vi ber om høringsinstansenes syn på forslaget til endring av verf § 3 bokstav l)

#### 4.1.4 Til forskriften § 4 Særlig arbeidstillatelse:

##### Krav om nødvendige tillatelser som vilkår for utstedelse av særlig arbeidstillatelse:

Det følger av verkstedforskriften § 6 Krav til lokaler og teknisk utstyr for kjøretøyverksteder at den som skal ha godkjenning som verksted – foruten å ha lokaler og utstyr egnet for formålet – må ha nødvendige tillatelser. Det følger videre av forarbeidene til forskriften at det med nødvendige tillatelser forstås tillatelser fra Arbeidstilsyn, forurensningsmyndighet, kommune mv. Kravet om nødvendige tillatelser fra andre myndigheter anses oppfylt ved at søker dokumenterer slike tillatelser ved hjelp av ferdigattest, evt. midlertidig brukstillatelse, fra kommune, jf. plan- og bygningsloven § 21-10, jf. også § 21-5.

Det er ikke uttrykkelig gjort gjeldende noe tilsvarende krav om nødvendige tillatelser som vilkår for utstedelse av særlig arbeidstillatelse gitt etter verf § 4.

Vegdirektoratet ser at det kan være gode grunner for å kreve dokumentert tillatelse fra andre myndigheter også når det søkes om særlig arbeidstillatelse. Uten en slik dokumentasjon kan vi – saken satt på spissen - risikere å gi arbeidstillatelse til f.eks. arbeid på hjul som søker planlegger å etablere i en bygning og/eller område som kommunens plan- og bygningsmyndighet ikke vil tillate brukt til formålet. Slik forskriften § 4 første ledd er utformet har imidlertid ikke regionvegkontoret tilstrekkelig klar hjemmel for å kreve slik dokumentasjon i forbindelse med behandling av søknad om særlig arbeidstillatelse.

Hensynet til at også andre myndigheter som har et godkjennings-/tilsynsansvar for denne typen virksomheter skal kunne ivareta sine interesser tilsier etter Vegdirektoratets syn at det stilles samme krav til dokumentasjon av nødvendige tillatelser til virksomhet med særlig arbeidstillatelse som for kjøretøyverksteder. Det foreslås derfor at det i forskriften § 4 første ledd føyes til «nødvendige tillatelser» i oppregningen av forutsetninger for å utføre arbeid etter særlig arbeidstillatelse.

Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes syn på behovet for å stille krav til dokumentasjon av nødvendige tillatelser også for virksomheter som søker godkjenning om særlig arbeidstillatelse.

##### Arbeid på hjul – plugging av slangeløse dekk:

Det følger av verf § 4 andre ledd bokstav b) at virksomhet som har særskilt arbeidstillatelse for arbeid på hjul, har anledning til plugging av slangeløse dekk når ferdig bearbeidet hull ikke er større enn 6 millimeter.

Kategorien bilgummiverksteder opphørte som verkstedkategori fra 01.07. 2011, jf. forskriften § 21. Fra dette tidspunktet måtte i utgangspunktet bilgummiverkstedene, dersom de skulle fortsette som godkjent virksomhet, enten oppfylle kravene til hjulustrustningsverksted etter gjeldende forskrift eller søke om særlig arbeidstillatelse for arbeid på hjul, jf. forskriften § 4 annet ledd bokstav b).

Mange tidligere bilgummiverksteder har valgt ordningen med særlig arbeidstillatelse. Dette har imidlertid fått den konsekvens at de ikke lenger har anledning til å foreta plugging av dekk der ferdig bearbeidet hull er mer enn 6 mm, jf. begrensningen i verf § 4 andre ledd bokstav b).



Vegdirektoratet vurderer det slik at det for en virksomhet som har drevet som bilgummiverksted gjennom mange år og som har hatt alle typer dekk i sin portefølje - rent faglig sett - ikke er sterke betenkeligheter knyttet til å tillate at de kan foreta de typer arbeid som er beskrevet i verf § 4 andre ledd bokstav b) selv om ferdig bearbeidet hull er større enn 6 mm.

Vegdirektoratet har i notat til regionvegkontorene datert 03.10. 2011 gitt et generelt unntak fra verf § 4 andre ledd bokstav b), jf. forskriften § 20, slik at regionvegkontorene gis myndighet til gi arbeidstillatelse for arbeid på hjul med hjemmel i forskriften § 4 andre ledd bokstav b) også til virksomheter som ønsker arbeide på hjul der bearbeidet hull er større enn 6 mm. Det generelle unntaket er begrenset til å gjelde for tidligere bilgummiverksteder i drift før 01.07. 2009 og innebærer følgende:

*Dersom tidligere bilgummiverksted (i drift før 01.07. 2009) søker om arbeidstillatelse for arbeid på hjul, og i denne forbindelse spesielt søker om tillatelse til også å reparere hjul der bearbeidet hull er større enn 6 mm, gis slik tillatelse av regionvegkontoret dersom virksomheten dokumenterer å ha nødvendig kompetanse og utstyr og det etter regionvegkontorets faglige skjønn ellers fremstår som ubetenkelig.*

Vi foreslår at muligheten til å plugge slangeløse dekk med bearbeidet hull større enn 6 millimeter for virksomhet som kan dokumentere egnet sted, nødvendig kompetanse og utstyr, innarbeides i forskriften § 4 andre ledd bokstav b). Vi foreslår videre at bestemmelsen gjøres generell og ikke avgrenses til bare virksomheter som var i drift pr. 1. juli 2009 (i praksis bilgummiverksteder). Dette ut fra en betraktning at det avgjørende uansett må være om virksomheten som søker slik tillatelse kan dokumentere nødvendige tillatelser, egnet sted, nødvendig kompetanse og utstyr.

Det forslås at det føyes til en ny andre setning i forskriften § 4 andre ledd bokstav b) som lyder slik:  
*«Tillatelse til plugging av slangeløse dekk kan også gis for bearbeidet hull større enn 6 millimeter dersom virksomheten dokumenterer å ha nødvendig kompetanse og utstyr for formålet.»*

Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes syn på forslaget.

Arbeid på hjul – Slik arbeidstillatelse gis kun til bestemt(e) personer og ikke til virksomheten generelt:

For virksomhet som gis særlig arbeidstillatelse for arbeid på hjul er det tatt inn en formulering om at "Slik arbeidstillatelse gis kun til bestemt(e) person(er) som er ansvarlig for virksomheten og ikke til virksomheten generelt...", jf. verf § 4 andre ledd pkt. b) Arbeid på hjul. Tilsvarende formulering fins ikke for de andre typene arbeid som inngår i ordningen med særlig arbeidstillatelse.

Vegdirektoratet ble vinteren 2009 forelagt spørsmålet om hvordan denne bestemmelsen var å forstå. Vi orienterte regionene den gang om at bestemmelsen var å forstå slik at hver og en som skulle arbeide på hjul måtte ha en (personlig) tillatelse.

Vi har – etter å ha vurdert spørsmålet på ny – kommet til at tolkningen vi ga i 2009 ikke kan opprettholdes. Bestemmelsen kan ikke forstås slik at det oppstilles et absolutt krav om at det er kun den personen som arbeidstillatelsen er knyttet til, som kan utføre arbeid på hjul i virksomheten. Noe annet ville i praksis føre til at vi stiller strengere krav til virksomhet med særlig arbeidstillatelse enn for godkjent verksted hvor det opereres med en teknisk leder som utad står ansvarlig for at arbeidet

utføres i henhold til forskriftens krav og der vedkommende har et særlig ansvar for å føre kontroll med og veilede øvrige tilsatte.

Bestemmelsen – slik den er utformet - utelukker derfor ikke at den personen i virksomheten som godkjenningen er knyttet opp mot, kan bruke «hjelpere» til å utføre arbeid på hjul uten at disse er blitt godkjent av regionvegkontoret. Personen tillatelsen er knyttet opp mot vil imidlertid stå ansvarlig for arbeidet hjelperne utfører. Vedkommende må derfor være til stede når arbeidet utføres for å føre tilsyn med at arbeidet foregår fagmessig og veilede evt. «hjelpere». At tillatelsen etter gjeldende forskrift knyttes opp til en bestemt person vil i tillegg bety at virksomheten ikke lenger kan utføre det aktuelle arbeidet dersom denne personen slutter i virksomheten uten at det på ny søkes om særlig arbeidstillatelse og virksomheten dokumenterer at den har annen person med nødvendig kompetanse som godkjenningen kan knyttes opp.

Vegdirektoratet er av den oppfatning at formuleringen det her refereres til er egnet til å skape uklarhet og foreslår derfor at den fjernes. Dette vil i så fall innebære at kravene til virksomhet med særlig arbeidstillatelse for arbeid på hjul vil være de samme som for øvrige typer arbeidstillatelser for bestemte typer arbeid på kjøretøy; at virksomheten dokumenterer å ha forutsetning for å utføre slikt arbeid (egnet sted, verktøy, utstyr og kompetanse). Dokumentasjon av kompetanse vil her – som for øvrige typer arbeid – innebære at virksomheten har minst en person i virksomheten som har særlig fagkunnskap på det området arbeidstillatelsen gjelder for. Vedkommende vil imidlertid kunne bruke «hjelpere» til å utføre arbeidet så lenge dette foregår under tilsyn med og veiledning fra den personen virksomheten har meldt inn med særlig fagkunnskap.

Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes syn på forslaget om å fjerne bestemmelsen *“Slik arbeidstillatelse gis kun til bestemt(e) person(er) som er ansvarlig for virksomheten og ikke til virksomheten generelt», jf. siste setning i verf § 4 andre ledd bokstav. b).*

#### *4.1.5: Til forskriften § 5 bokstav g) Unntak fra krav til godkjenning:*

Reparasjons- og vedlikeholdsarbeid som blir utført av eieren eller medlemmer av eierens husstand på kjøretøy som er registrert på eieren, eller har vært registrert på eieren på tidspunktet for evt. avskilting:

Det følger av gjeldende verkstedforskrift § 5 bokstav g) at reparasjons- og vedlikeholdsarbeid som utføres av eieren eller eierens husstand ikke trenger egen godkjenning. Med eier forstås både fysisk og juridisk person og innebærer at firma og lignende foretak kan etableres og drives uten at det på forhånd er søkt om og gitt godkjenning av regionvegkontoret. Bestemmelsen bygger på den forutsetning at eier har de nødvendige faglige kvalifikasjoner til å utføre slikt reparasjons- og vedlikeholdsarbeid. Unntaket retter seg bl.a. mot virksomheter som etablerer og driver bedriftsverksteder.

Ordlyden i bestemmelsen ble ved revisjonen 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 § 2; at reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på bil mv. krever godkjenning fra regionvegkontoret.

Slik bestemmelsen er utformet omfattes ikke leid eller leaset kjøretøy av unntaket, jf. uttrykket «kjøretøy som er registrert på eieren, eller har vært registrert i eierens navn på tidspunktet for evt. avskilting».

Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg har i brev datert 14. september 2010 argumentert for at det å begrense adgangen til slike reparasjoner til kjøretøy registrert på eieren får store negative konsekvenser for deres medlemsbedrifter. De viser i denne sammenheng til at medlemsbedriftene har ca. 50 verksteder (faste verksteder og anleggsverksteder). Virksomhetene disponerer ca. 2000 kjøretøy. Av disse er ca. 25 % leaset (for det meste varebiler pickuper og lastebiler). Foreningen uttaler at det vil få stor betydning, spesielt for prosjekter som ligger langt fra godkjente verksteder dersom de ikke gis anledning til gjøre enkle reparasjoner på kjøretøyene de disponerer, herunder også leasete kjøretøy.

Vegdirektoratet ser at det kan være grunner til at også leasete kjøretøy omfattes av unntaket i forskriften § 5 bokstav g) og vurderer derfor å endre ordlyden ved å føye til en ny andre setning slik: «Unntaket gjelder også dersom den som utfører reparasjons- og vedlikeholdsarbeid har rådighet over kjøretøyet på leasingkontrakt».

Det vises i denne sammenheng til forskrift om bruk av kjøretøy § 2-2 andre ledd *Hvem kjøretøyet skal registreres på* der det bestemmes at ved utleie av kjøretøy på leasingkontrakt regnes utleieren som eier. Ved registrering av slikt kjøretøy vil imidlertid alltid den som leier fremgå av vognkortet og motorvognregisteret. Det er derfor mulig å kontrollere om kjøretøy som virksomhet uten godkjenning reparerer er omfattet av leasingskontrakt. En evt. utvidelse av unntaket til også gjelde leaset kjøretøy vil derfor – slik Vegdirektoratet vurderer det – ikke medføre omgåelser og uthuling av det som er hovedregelen etter forskriften § 2; at reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på bil mv. krever godkjenning fra regionvegkontoret. Det legges uansett til grunn at slik reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på leaset kjøretøy bygger på avtale mellom partene.

Vi ber om høringsinstansenes syn på forslaget til tilføyelse av ny andre setning i verf § 5 bokstav g).

#### *4.1.6 Til forskriften § 9 Krav til teknisk leder:*

##### Krav til teknisk leder for påbyggerverksted:

Verf § 9 andre ledd bokstav k) bestemmer at teknisk leder for påbyggerverksted skal ha fagbrev som industrimekaniker, eller bilmekaniker tunge kjøretøy.

Vegdirektoratet forslår at i tillegg til alternativene nevnt i gjeldende bestemmelse føyes til «fagbrev som chassispåbygger». Det vises i denne sammenheng til læreplan i chassispåbyggerfaget der det i beskrivelsen av hovedområdene for faget klart fremgår at det dekker de kunnskaper og ferdigheter som kreves for å oppfylle fagbrevkravet til teknisk leder for påbyggerverksted. For nærmere informasjon om chassispåbyggerfaget vises det til [www.udir.no](http://www.udir.no) (fanen læreplaner).

Kravet om at teknisk leder på godkjenningstidspunktet må ha vært i relevant arbeid i minst 3 av de 5 siste årene:

Det følger av gjeldende verf § 9 tredje ledd at teknisk leder på godkjenningstidspunktet må ha vært i relevant arbeid i minst 3 av de siste 5 årene. Dette arbeidskravet kommer i tillegg til grunnkravet om relevant praksis i tillegg til fagbrev, i § 9 første og andre ledd.

Det ikke er et krav om at den relevante praksisen må ha vært sammenhengende i 3 av de 5 siste årene. Det skal i stedet foretas en samlet vurdering om vedkommende har vært i relevant utøvende virksomhet i minst 3 år de siste 5 årene. I tilfeller hvor praksisen ikke har vært identisk med reparasjonspraksis opparbeidet ved godkjent verksted, men likevel beslektet, skal det foretas en konkret vurdering i den enkelte sak, for å se om vedkommende har hatt en praksis som kan anses som tilstrekkelig relevant.

Vegdirektoratet har tidligere – etter en konkret vurdering – kommet til at praksis som lærer ved billinja på videregående skole er å anse som tilstrekkelig relevant praksis. Vegdirektoratet er også kommet til at praksis ved bilgummiverksted kan aksepteres som tilstrekkelig relevant i relasjon til hjulutrustningsverksted. Motsatt har Vegdirektoratet – også det etter en konkret vurdering – kommet til at det å arbeide i kundemottak ved kjøretøyverksted ikke er å anse som tilstrekkelig relevant. Praksis fra reparasjon av caravan har på samme måte blitt bedømt som ikke å ha tilstrekkelig faglig tilknytning til reparasjonsarbeid på kjøretøy.

Det har både fra bransjen og internt i vegvesenet blitt argumentert med at dette er en urimelig streng bestemmelse. Det argumenteres med at bestemmelsen er til hinder for rekrutteringen av tekniske ledere. Det vises til at grunnkompetansen for å utføre og vurdere kvaliteten på reparasjoner og kontroller – med unntak av kjøretøyenes elektroniske systemer - ikke er endret de senere årene, og at det derfor ikke er av vesentlig betydning om en person med fagbrev har vært «ute av faget» over lengre tid. Det argumenteres videre med at man ved å være «ute av faget» - noe avhengig av hva vedkommende har hatt av annet arbeid – kan erverve nyttig kunnskap inn i teknisk lederfunksjonen. Det vises i denne forbindelse bl.a. til at teknisk leder har et særlig ansvar i forbindelse med etablering og ajourhold av virksomhetens kvalitetssystem.

Vegdirektoratet vurderer på denne bakgrunn å endre bestemmelsen. En evt. forskriftsendring kan enten bestå i at bestemmelsen fjernes helt eller at kravet til relevant arbeid lempes på i forhold til gjeldende krav om minst 3 år av de siste 5 årene.

Vegdirektoratet er av den oppfatning at det fortsatt er gode grunner for å opprettholde et krav om at den som skal være teknisk leder kan dokumentere å ha vært i relevant arbeid forut for godkjenningen, men forslår likevel at regelen lempes slik:

*«Teknisk leder må på godkjenningstidspunktet ha vært i relevant arbeid i minst 3 av de siste 10 årene».*

Et alternativt forslag til å lempe på kravet til relevant praksis forut for godkjenningen kan være å fjerne tredje ledd slik at det ikke lenger er noe krav om relevant praksis i forkant av godkjenning.

Vi ber om høringsinstansenes syn på forslag til lemping av regelen, evt. også om bestemmelsen bør utgå helt.

#### 4.1.7 Til forskriften § 12 Plikter som kjøretøyverksteddriften medfører:

##### Årlig statusrapport

Verf § 12 andre ledd bestemmer at kjøretøyverksted skal gi årlig statusrapport om arbeidsstyrken til regionvegkontoret innen frist gitt av regionvegkontoret.

Vegdirektoratet foreslår at dette leddet utgår da vi ikke lenger ser at det er behov for slik rapportering. Regionvegkontorets behov for opplysninger om de ansatte i forbindelse med tilsyn dekkes opp gjennom at virksomhetene vil ha denne typen opplysninger tilgjengelige i sine kvalitetsstyringssystemer. Det vises her til verf § 14 bokstavene a) og b) som gir nærmere bestemmelser om at det i kvalitetsstyringssystemet skal fastlegges og beskrives hvordan virksomheten er organisert, hvem som står ansvarlig for at arbeidet utføres i samsvar med krav fastsatt i lov og forskrift og de ansattes kompetanse. Videre vises til at endringer av betydning for virksomhetens godkjenning (som f.eks. bytte av teknisk leder eller stedfortreder) uansett skal meldes til regionvegkontoret, jf. verf. § 12 første ledd.

##### Sterkt skadet kjøretøy

I motsetning til ordinære, tekniske reparasjoner av kjøretøy har det i lang tid vært spesielle plikter knyttet til reparasjon av kjøretøy som har fått omfattende skader i forbindelse med eksempelvis trafikkuhell, utforkjøringer mv. Det fremgår av verf § 12 tredje ledd at verksted plikter å gi melding til regionvegkontoret dersom et kjøretøy er så sterkt skadet at det skal kontrolleres av regionvegkontoret før det tas i bruk. Bestemmelsen er gitt med referanse til kjøretøyforskriften § 7-2 nr. 2 som bestemmer at kjøretøy skal fremstilles for regionvegkontoret til ny godkjenning etter reparasjon av omfattende skade i forbindelse med kollisjon, utforkjøring e.l.

Erfaringer viser at en del av disse reparasjonene blir utført feil eller ikke innebærer en tilstrekkelig, utbedring av skaden, samtidig som det – til forskjell fra ordinære, tekniske reparasjoner av kjøretøy – kan være vanskelig å kontrollere om reparasjonen er god nok. Dette fordi selve reparasjonen i stor grad er skjult etterpå. Ved reparasjon av eksempelvis bremses, hjuloppheng mv er det enklere å kontrollere at reparasjonen er tilfredsstillende utført enn det er å kontrollere om en rammevang er riktig rettet eller om en skiftet kanal er riktig sveiset. Dette er også delvis grunnen til at det tidligere har vært andre oppfølgingsrutiner for reparasjon av omfattende skader enn for ordinære, tekniske reparasjoner, bl.a. ved at man har bedt om dokumentasjon for utførelsen av slike reparasjoner.

Formålet med ordningen skissert foran knyttet til reparasjon av kjøretøy med omfattende skade, er å sikre at disse vanskelig kontrollerbare reparasjonene blir utført med riktig kvalitet. Det er også et trafiksikkerhetsmål at alle kjøretøy skal være like sikre etter en reparasjon som de var før skaden inntraff; at kjøretøyets sikkerhetsnivå skal opprettholdes også etter reparasjon av store og strukturelle skader. I praksis betyr dette at eksempelvis en reparert bil skal ha samme kollisjonssikkerhet/samme antall stjerner i NCAP som den hadde før skaden.

Slik verf § 12 tredje ledd, jf. Kjøretøyforskriften § 7-2 nr. 2, er utformet i dag, er det forutsatt at det hvert enkelt kjøretøy som har omfattende skade, skal kontrolleres på en trafikkstasjon etter reparasjon. Ordningen fungerer imidlertid i liten grad i dag blant annet fordi regionvegkontoret ikke får noen meldinger om slike skader.

Vegdirektoratet har etter dette konkludert med at det kan være både ressursbesparende og mer effektivt med en ordning hvor det i forskriftene setter krav til kvaliteten på reparasjonene samt at verkstedene må dokumentere at reparasjonene er utført med rett kvalitet. En slik form for regulering vil for øvrig være mer i tråd med hvordan vi regulerer annet reparasjonsarbeid som verkstedene gjør. Det foreslås derfor at verf. § 12 tredje ledd endres slik:

*«Når arbeid på kjøretøy vil medføre at det innpregede understellsnummeret blir skadet eller fjernet, skal regionvegkontoret 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».*

Forslaget til endring av verf § 12 tredje ledd bygger på den forutsetning at det utføres stikkprøvekontroller av reparasjonene. Hjemmel for slik stikkprøvekontroll finner vi i verf § 16. I tillegg må det settes krav til utformingen av selve dokumentasjonen fra verkstedene.

Når det i forslaget til endret § 12 tredje ledd beskrives at det skal dokumenteres at reparasjonen er utført i henhold til kjøretøyprodusentens anvisninger der disse foreligger, og etter faglig anerkjente reparasjonsmetode, så mener Vegdirektoratet at slik dokumentasjon minst må inneholde målebrev/nødvendig oppmåling, hjulstillingskontroll/4-hjulsmåling, samt bildemateriell for å dokumentere reparasjonen. I tillegg må det fremlegges en erklæring om at reparasjonen er utført i henhold til kjøretøyfabrikantens anvisninger der disse foreligger, samt at verkstedet har kompetanse, verktøy og utstyr for å utføre reparasjonen. Kjøretøyfabrikantene vil i alt større grad ha reparasjonsanvisninger for skadereparasjoner, og det blir stadig viktigere at disse legges til grunn ved reparasjon pga. stadig mer komplekse konstruksjoner og ulike materialer. Det vil i noen tilfeller ikke kunne fremskaffes reparasjonsanvisninger fra kjøretøyfabrikant – enten i forhold til skadetype eller i forhold til kjøretøymodell – og det må derfor være åpning for reparasjon uten slik anvisning.

Vegdirektoratet har også funnet det nødvendig å definere klarere hva som menes med uttrykket «omfattende skade». Det foreslås at dette gjøres ved at kjøretøyforskriften § 7-2, nr. 2.1 endres slik: *«For kjøretøy som er reparert etter omfattende skade i forbindelse med kollisjon, utforkjøring eller lignende, skal det dokumenteres at reparasjonen er utført i henhold til kjøretøyprodusentens anvisninger der disse foreligger, og etter faglig anerkjente reparasjonsmetoder».*

*Med omfattende skade menes skade eller deformasjon på kjøretøyets struktur eller bærende elementer av et slikt omfang at kjøretøyet må målrettes.».*

Når det i forskriften brukes uttrykkene «kjøretøyets struktur eller bærende elementer», menes det eksempelvis ramme på kjøretøy med ramme, sikkerhetsbur/passasjercelle, rammevanger, kanaler mv; m.a.o. de bærende elementene i et kjøretøy.

I tillegg er det beskrevet at skadene på kjøretøyets struktur eller bærende elementer må være av en slik art at det nødvendiggjør en «målretting». Uttrykket målretting er godt kjent i bransjen. Det menes med dette at det er nødvendig med retting i jigg, oppspenning for trekking mv. hvor dette er nødvendig for at kjøretøyet skal være i henhold til de mål og målepunkt som fabrikanten oppgir. Mindre skader på eksempelvis ytterskjermer, dører, panser mv som i de fleste tilfeller er mer av kosmetisk art, vil imidlertid ikke være å betrakte som strukturell skade i forskriftens forstand.

Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes syn på forslaget til endring av verf § 12 tredje ledd, jf. også forslaget til endring av kjøretøyforskriften § 7-2 nr. 2.1.

Vegdirektoratet ser at det kan være nødvendig med mer utførlig forklaring/definering av omfattende skade – eksempelvis i form av en egen veiledning - og vi ber om høringsinstansenes syn også på dette.

#### *4.1.8 Til forskriften § 21 Overgangsordninger:*

Det vises til omtalen av forslag til endring av verf § 4 andre ledd (forslag til ny kategori særlig arbeidstillatelse knyttet til skifte av limt bilglass).

For art virksomheter som pr. i dag gir tilbud om skifte av limt bilglass skal få nødvendig tid til å tilpasse seg godkjenningsplikten med tilhørende krav til dokumentasjon av egent sted, verktøy, utstyr og kompetanse, forslås det at det tas inn et nytt femte ledd i forskriften § 21 som skal lyde slik:

*«Virksomheter som tilbyr skifte av limt bilglass og som var i drift pr. 31.12. 2013, skal fra 1. januar 2016 oppfylle kravene i denne forskrift»*

#### **4.2 Forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy:**

##### *4.2.1 Til forskriften § 4 første ledd bokstav c) Kjøretøy som er underlagt periodisk kontroll:*

Det fremgår av pkkf § 4 første ledd bokstav c) at drosjer er underlagt krav om periodisk kontroll. Det har i denne sammenheng blitt reist spørsmål om såkalte selskapsvogner kommer inn under forskriftens uttrykk «drosje» med de særlige krav til kontrollfrekvens som følger av forskriften § 5 første ledd eller om selskapsvognene kommer inn under forskriften § 5 andre ledd og derfor skal kontrolleres bare hvert andre år.

Vegdirektoratet har som utgangspunkt at det med selskapsvogn forstås motorvogn der innehaveren er gitt rett (løyve) til å drive persontransport med motorvogn registrert for høyst åtte sitteplasser i tillegg til førersetet. Som selskapsvogn må brukes eksklusivt materiell godkjent av løyvemyndigheten, jf. yrkestransportforskriften § 1 bokstav e).

Vegdirektoratet har i brev datert 26.04. 2011 -etter henvendelse fra Samferdselsdepartementet – uttalt at selskapsvogner skal fremstilles til periodisk kontroll på lik linje med drosje (hvert år). Den nærmere begrunnelsen for dette er at selskapsvogn, på lik linje med drosje, har løyve for og driver persontransport mot vederlag. Hensynet til trafiksikkerheten tilsier at det er gode grunner for å likestille selskapsvogner og drosjer hva gjelder kontrollfrekvens. Selskapsvognene utfører persontransport mot vederlag, noe som tilsier skjerpete krav til vedlikehold og hyppige kontroller.

Vi er av den oppfatning at kravet om at selskapsvogn skal kontrolleres etter samme kontrollfrekvens som drosjer – selv om det ikke kan leses direkte ut av forskriftsteksten – kan innfortolkes i bestemmelsen og begrunnes ut fra reelle hensyn (hensynet til trafikksikkerheten). Vi ser likevel at for å unngå fremtidig tvil, kan være grunn til å nevne selskapsvogner uttrykkelig i pkkf § 4 første ledd bokstav c). Det foreslås derfor at «selskapsvogner» føyes til som kjøretøykategori i bestemmelsen slik at det fremgår klart at disse skal underlegges årlig periodisk kjøretøykontroll, jf. pkkf § 5 første ledd.

Vi ber om høringsinstansenes kommentarer til forslaget om å tilføye «selskapsvogner» som kategori kjøretøy i forskriften § 4 første ledd bokstav c)

#### *4.2.2 Til forskriften § 5 første og andre ledd Tidspunkt for periodisk kontroll:*

Det følger av pkkf § 5 første ledd at kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd a til c som har vært avregistrert og som ordinært skulle vært kontrollert og godkjent i den tiden de har vært avregistrert, skal dokumentere at kjøretøyet har vært kontrollert og godkjent i løpet av de siste 12 måneder før de igjen påregistreres. Tilsvarende bestemmes det i § 5 andre ledd at kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd d som har vært avregistrert og som ordinært skulle vært kontrollert og godkjent i den tiden de har vært avregistrert, skal dokumentere at kjøretøyet har vært kontrollert og godkjent i løpet av de siste 24 måneder før de igjen påregistreres.

Vegdirektoratet legger til grunn at de hensyn som taler for at avregistrerte kjøretøy skal dokumentere periodisk kjøretøykontroll før påregistrering, gjør seg minst like sterkt gjeldende i de tilfeller et kjøretøy har gått på anleggsskilt for deretter å bli registrert for ordinær bruk på offentlig veg. Det samme gjelder etter vårt syn kjøretøy registrert på forsvarets kjennemerker eller som lisensiert rallybil. Fritak for periodisk kjøretøykontroll for kjøretøy som omregistreres fra anleggsskilt til "hvite" skilt, åpner også for spekulasjon og omgåelser. Reelle hensyn taler etter dette for at uttrykket "avregistrerte" i forskriften § 5 skal tolkes utvidende og forstås som " ... som har vært avregistrert eller registrert til bruk utenfor offentlig veg eller som lisensiert rallybil (kjennemerke på sort bunn), eller på forsvaret (kjennemerke med gul bunn)..."

Vegdirektoratet har med dette som bakgrunn instruert regionene om at de skal praktisere følgende:

*«Kjøretøy registrert til bruk utenfor offentlig veg eller som lisensiert rally bil (kjennemerke på sort bunn), eller på forsvaret (kjennemerke med gul bunn) skal ved omregistrering til ordinær bruk på offentlig veg (kjennemerke med sorte tegn på hvit bunn) - på samme måte som avregistrerte kjøretøy - dokumentere at kjøretøyet har vært kontrollert og godkjent i løpet av de siste 12 måneder, evt. siste 24 måneder, jf. forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 5 første og annet ledd».*

Vi er av den oppfatning at presiseringen foran – selv om den ikke kan leses direkte ut av forskriftsteksten – kan innfortolkes i bestemmelsen og begrunnes ut fra reelle hensyn (hensynet til trafikksikkerheten). Vi ser likevel at for å unngå fremtidig tvil, kan være grunn til å regulere dette uttrykkelig i pkkf § 5 første og andre ledd. Det foreslås derfor følgende tilføyelse (ny andre setning) i forskriften § 5 første og andre ledd:

*«Tilsvarende gjelder for kjøretøy registrert til bruk utenfor offentlig veg (kjennemerke med lysgule tegn på sort bunn) eller som lisensiert rally bil (kjennemerke med hvite tegn på sort bunn), eller på*



*forsvaret (kjennemerke med sorte tegn på gul bunn) som skal omregistreres til ordinær bruk på offentlig veg (kjennemerke med sorte tegn på hvit bunn)».*

Vi ber om høringsinstansenes syn på forslaget til forskriftstekst.

#### *4.2.3 Til forskriften § 6 Endret frist for kontroll*

Gjeldende pkkf § 6 bestemmer at eier eller den som på eiers vegne har rådighet over kjøretøy, kan søke om endret frist for kontroll dersom vedkommende av spesielle grunner enten ikke kan fremstille kjøretøyet eller utbedre mangler innen frist som pålagt etter samme forskrift § 5 tredje ledd. Bestemmelsen omhandler både permanent endring av kontrollmåned og utsettelse av en enkelt periodisk kontroll. Søknadene behandles og avgjøres av regionvegkontoret. Evt. avslag på slik søknad kan påklages til Vegdirektoratet som treffer endelig forvaltningsavgjørelse i saken, jf. pkkf § 28.

Etter bestemmelsens ordlyd må det foreligge "spesielle grunner" for at fristen skal kunne endres. Dersom det skal kunne gis endret frist må dette med andre ord begrunnes særskilt. Ordlyden gir ingen vid adgang til å gi endret frist.

Slik bestemmelsen er utformet og slik praksis har vært, dekker for det første de tilfeller der eier eller den som på eiers vegne har rådighet over kjøretøyet, søker om permanent endring av kontrollmåned, f.eks. fordi kjøretøyet har kontrollmåned i vinterhalvåret men hvor kjøretøyet ikke er i bruk på vinteren (eksempelvis bobiler og veterankjøretøy). Videre de tilfeller hvor kjøretøy som har en av vintermånedene som kontrollmåned, men hvor eier av kjøretøyet er permanent bosatt i utlandet i denne perioden av året. Atter videre de tilfeller der en og samme eier har bil og henger med forskjellig kontrollmåned og der eier ønsker å samordne tidspunktet for kontroll slik at kontrollmånedene fremskyndes for det kjøretøyet som har den seneste kontrollmåned.

Bestemmelsen – slik den er utformet – dekker imidlertid også de tilfeller der det av grunner utenfor søkerens kontroll som har vært vanskelig å ta hensyn til på forhånd, har oppstått en situasjon som gjør det tilnærmet umulig å fremstille kjøretøyet til periodisk kontroll innenfor de frister som gjelder etter forskriften § 5. Dersom først vilkåret om spesielle grunner er oppfylt gis det utsatt kontrollfrist for det aktuelle året.

Tilfeller som etter gjeldene praksis har gitt grunnlag for slik utsettelse, har vært:

- eier er eller den som disponerer kjøretøyet på hans vegne, er alvorlig syk
- det har oppstått alvorlig sykdom i eiers nærmeste familie slik at eier må reise bort
- eier har langvarig utenlandsopphold som følge av jobb eller studier
- kjøretøyet er utenfor landets grenser i det aktuelle tidsrom.

Tilfeller som etter gjeldende forvaltningspraksis ikke anses å være en «spesiell grunn» som kan gi grunnlag for utsettelse, er bl.a.:

- Pågående reparasjoner på vedkommende kjøretøy
- Venting på reservedeler
- Dårlig økonomi hos eier
- Venting på ledig time hos kontrollorgan
- Eierskifte

I disse tilfellene legges det til grunn at eier kan avskilte kjøretøyet ved å levere kjennemerkene til nærmeste trafikkstasjon. Kontrollplikten er som kjent knyttet opp mot norskregistrert kjøretøy, jf. forskriften § 1.

Regionvegkontorene mottar årlig en stor mengde søknader om permanent endring av kontrollmåned eller utsettelse av en enkelt periodisk kontroll. I 2012 mottok regionvegkontorene ca. 4500 slike søknader. Bare ca. 30 % av søknadene ble innvilget. De fleste innvilgete søknadene gjaldt spørsmålet om permanent endring av kontrollmåned, typisk for bobiler og veterankjøretøy med kontrollmåned i vinterhalvåret. Av de avslåtte søknadene ble ca. 5 % klaget på til Vegdirektoratet. Klagene har – med få unntak - ikke ført frem.

Slik Vegdirektoratet vurderer det er det behov for å endre nevnte bestemmelse slik at den gir en klarere avgrensning av hvilke tilfeller som kan gi grunnlag for endret frist for kontroll. Dette for bedre å ivareta hensynet til forutsigbarhet for dem bestemmelsen retter seg mot. I tillegg kommer hensynet til forvaltningens effektivitet. En klarere avgrensning av rekkevidden av bestemmelsen vil kunne medvirke til at omfanget av søknader som må avslås fordi de uansett ikke oppfyller vilkåret om «spesielle grunner», reduseres.

Det er – slik vi vurderer det – først og fremst tilfellene der det er behov for permanent endring av frist for kontroll at en relativt høy prosentandel av søkerne har et beskyttelsesverdig behov for å få innvilget søknaden. Vi foreslår derfor å omformulere pkkf § 6 slik at den mer kommer i samsvar med hva som har vært intensjonen med regelen og slik at den mer speiler hva som er gjeldende forvaltningspraksis. Forslaget til ny § 6 er som følger:

*« § 6 permanent endring av kontrollmåned*

*Eier eller den som på eiers vegne har rådighet over kjøretøy som bare brukes i sommerhalvåret, kan søke regionvegkontoret om permanent endring av kontrollmåned til juni eller august. Ny kontrollmåned settes til den måneden som er nærmest opprinnelig kontrollmåned innenfor samme kalenderår.*

*Eier eller den som på eiers vegne har rådighet over kjøretøy som bare er i Norge bestemte deler av året, kan søke regionvegkontoret om permanent endring av kontrollmåned til nærmeste måned i kjøretøyets bruksperiode i Norge innenfor samme kalenderår regnet fra opprinnelig kontrollmåned.*

*Eier eller den som på eiers vegne har rådighet over vogntog kan søke regionvegkontoret om permanent endring av kontrollmåned slik at trekkbil og tilhenger eller påhengsvogn får samme kontrollmåned. Endringer av kontrollmåned etter første punktum kan bare innvilges hvis de innebærer fremskyndelse av kjøretøyets kontrollfrist.»*

Vegdirektoratet ser at det også vil være behov for en «sikkerhetsventil» for å fange opp de tilfellene der kjøretøyeier har et reelt og beskyttelsesverdig behov for engangsutsettelse av kontrollfristen. Dette kan imidlertid fanges opp ved at den foreslåtte endringen av pkkf § 6 ledsages av at vi utvider dispensasjonsadgangen etter pkkf § 29 til også å omfatte unntak fra forskriften § 5 tredje ledd. Vi foreslår derfor at pkkf § 29 andre ledd endres slik:

*«Regionvegkontoret kan, ved enkeltvedtak, gjøre unntak fra denne forskriftens § 5 tredje ledd, § 8, § 10 og § 11, når det foreligger særlig tungtveiende grunner.*

I og med at vilkåret for dispensasjon etter § 29 andre ledd er at det skal foreligge særlig tungtveiende grunner, signaliseres det at det skal være mye til for at dispensasjon skal gis. Det vil m.a.o. ikke være kurant å få slik dispensasjon. Dispensasjon vil således bare kunne gis dersom søker dokumenterer at grunnen til at han ikke har fremstilt kjøretøyet til kontroll eller utbedret påpekte mangler innen pålagt frist skyldes grunner utenfor søkerens kontroll og som det har vært vanskelig å ta hensyn til på forhånd. Dette vil være i samsvar med øvrig dispensasjonspraksis.

Vi ber om høringsinstansenes syn på forslaget til endring av pkkf § 6, jf. Også forslått endring av § 29 andre ledd.

#### *4.2.4 Til forskriften § 8 andre ledd bokstav g) Krav til lokaler og teknisk utstyr for kontrollorgan*

Det fremgår av pkkf § 8 andre ledd bokstav g) at kontrollorgan skal ha avgassmåleinstrument som viser CO-konsentrasjon og lamdaverdi for kontroll av biler som har motor med elektrisk tenning. Det fastsettes i samme bestemmelse nærmere krav til måleinstrumentet.

Slik bestemmelsen er utformet går det ikke klart nok frem hva som er hovedregelen og hva som er alternativ måte å oppfylle kravet til slikt måleinstrument på. Det foreslås derfor å omredigere bestemmelsen slik at dette blir klarere. Videre foreslås det å justere bestemmelsen slik at mulig usikkerhet hva gjelder toleransekrav blir fjernet. Forslaget innebærer ingen materiell endring i forhold til gjeldende forskrifts tekst. Det foreslås at pkkf § 8 andre ledd bokstav g) endres slik:

*«Avgassmåleinstrument skal oppfylle kravene i forskrift 21. desember 2007 nr. 1744 om krav til avgassmålere. Avgassmåleinstrument tatt i bruk før 30.oktober 2006 er unntatt fra dette kravet, og skal vise CO-konsentrasjon og lambdaverdi samt være i samsvar med ISO 3930 (International Organization for Standardization) eller OIML R 99 (Organisation Internationale de Métrologie Légale) klasse 0 eller 1.*

Vi ber om høringsinstansenes syn på forslaget.

#### *4.2.5 Til forskriften § 11 tredje ledd Krav til teknisk leder*

Kravet om at teknisk leder på godkjenningstidspunktet må ha vært i relevant arbeid i minst 3 av de 5 siste årene:

Det følger av gjeldende pkkf § 11 tredje ledd at teknisk leder må på godkjenningstidspunktet ha vært i relevant arbeid i minst 3 av de siste 5 årene. Bestemmelsen er liklydende med verf § 9 tredje ledd og er nærmere omtalt under 4.1.5.

Vegdirektoratet vurderer også å endre denne bestemmelsen. En evt. forskriftsendring kan enten bestå i at bestemmelsen fjernes helt eller at kravet til relevant arbeid reduseres i forhold til gjeldende krav om minst 3 år av de siste 5 årene.

Vegdirektoratet er av den oppfatning at det fortsatt er gode grunner for å opprettholde et krav om at den som skal være teknisk leder kan dokumentere å ha vært i relevant arbeid forut for godkjenningen, men forslår likevel at regelen lempes slik:

*«Teknisk leder må på godkjenningstidspunktet ha vært i relevant arbeid i minst 3 av de siste 10 årene».*

Et alternativt forslag til å lempe på kravet til relevant praksis forut for godkjenningen kan være å fjerne tredje ledd slik at det ikke lenger er noe krav om relevant praksis i forkant av godkjenning.

Vi ber om høringsinstansenes syn på forslag til lemping av regelen, evt. også om bestemmelsen bør utgå helt.

#### *4.2.6 Til forskriften § 23 Tilsyn*

Det fremgår av pkkf § 23 tredje ledd at regionvegkontoret som en del av tilsynet kan utføre stikkprøvekontroll på kontrollarbeidet, og – dersom det er nødvendig for å utføre tilsynsoppgavene – også kan innkalle kjøretøy til stikkprøvekontroll.

Stikkprøvekontroll av gjennomførte periodiske kontroller ved kontroll av kjøretøy langs veg er ikke direkte regulert i forskriften § 23 tredje ledd. Vegdirektoratet har likevel lagt til grunn at det er hjemmel for slike stikkprøvekontroller. Vegtrafikkloven § 10 gir – om enn indirekte – hjemmel for Statens vegvesens utekontroller. Slik bestemmelsen tolkes gir den en vid adgang til gjennomføring av ulike typer uanmeldte kontroller av selve kjøretøyet, påbudte dokumenter, bruken av kjøretøyet og føreraterferden. Stikkprøvekontroll av gjennomførte periodiske kjøretøykontroller som ledd i utekontrollen er etter Vegdirektoratets syn innenfor den vide kompetansen til gjennomføring av tilfeldig kontroll langs veg. Vegdirektoratet mener i tillegg at når det i forskriften § 23 gis hjemmel til å pålegge eier av kjøretøy å møte til plasskontroll som ledd i stikkprøvekontroll av kontrollorganenes kontroller, så må også tilsynsmyndigheten kunne gjøre det mindre; gjennomføre stikkprøvekontroll på utekontrollsted. Det siste vil uansett være mindre inngripende og byrdefullt enn det å måtte fremstille kjøretøyet til kontroll på trafikkstasjon.

Stikkprøvekontroll av kontrollorganenes kontroller gjennomført i kontroll langs veg er blitt aktualisert i forbindelse med at regionvegkontorene har fått tilgang på ny teknologibasert løsning for registrering av kjøretøy til kontroll (automatisk kjennemerkegjennkjennning) som bl.a. åpner for at man basert på kjøretøyenes kjennemerke kan velge ut for kontroll kjøretøy som har vært til kontroll hos kontrollorgan f.eks. siste 14 dager. Løsningen gir et betydelig potensial for mer effektive stikkprøvekontroller samtidig som ulempene for transportforetak og vegfarende reduseres ved at de kan slippe å møte til plasskontroll etter innkalling fra Statens vegvesen.

Det skal nevnes at stikkprøvekontrollene, enten de gjennomføres som plasskontroller eller i kontroll langs veg, retter seg mot å følge opp kvaliteten på kontrollorganenes kontroller. Formålet med stikkprøvekontrollene er således å skaffe til veie grunnlagsmateriale for tilsynet med kvaliteten på kontrollorganenes tjenesteleveranser.

For å unngå enhver tvil om rekkevidden av pkkf § 23 tredje ledd forslås det at adgangen til å gjennomføre stikkprøvekontroller av kontroller gjennomført hos kontrollorgan reguleres uttrykkelig i bestemmelsen. Videre at bruk av moderne elektroniske løsninger for registrering av kjøretøy som

nylig har vært til kontroll hos kontrollorgan som hjelpemiddel for utvelgelse til stikkprøvekontroll også reguleres uttrykkelig.

I gjeldende forskrift § 23 tredje ledd andre setning nyttes uttrykket «Dersom det er nødvendig for å utføre tilsynsoppgavene...». Vi foreslår at uttrykket «dersom det er nødvendig» fjernes. Uttrykket kan oppfattes unødig begrensende på tilsynsmyndigheten. Tilsynet skal uansett være saklig begrunnet ut fra hensynet til å sikre at de periodiske kontrollene holder riktig kvalitet. Fjerning av uttrykket vil videre bidra til å tydeliggjøre at stikkprøvekontroll gjennomført hos kontrollorganene, stikkprøvekontroll ved hjelp av innkalling og stikkprøvekontroller ved kontroll langs veg er alternative, sidestilte metoder å etterprøve kvaliteten på kontrollorganenes arbeid. Det vises i denne sammenheng til gjennomføring av stikkprøvekontroller bl.a. med bruk av automatisk kjennemerkeavlesing er en prioritert oppgave for Statens vegvesen, jf. omtalen i stortingsmelding 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan kap. 11.2.4.4.

Dette foreslås at § 23 tredje ledd andre setning endres slik:

*«For å utføre tilsynsoppgavene kan regionvegkontoret også innkalle kjøretøy til stikkprøvekontroll eller foreta stikkprøvekontroll ved kontroll av kjøretøy langs veg, herunder elektronisk avlese kjennemerke på passerende kjøretøy for utvelgelse til stikkprøvekontroll»*

Vi ber om høringsinstansenes syn på forslaget.

#### *4.2.7 Til forskriften § 29 Unntak*

Det foreslås at det i § 29 andre ledd (*Unntak*) føyes til «§ 5 tredje ledd» som en av de alternative bestemmelsene regionvegkontoret, ved enkeltvedtak, kan gjøre unntak fra når det foreligger særlig tungtveiende grunner.

Forslaget er nærmere kommentert under pkt. 4.2.3 *Til forskriften § 6 Endret frist for kontroll.*

### **5. Økonomiske og administrative konsekvenser:**

Forslagene til endringsforskrifter innebærer for en stor del bare presiseringer av gjeldende regler samt kodifisering av allerede gjeldende forvaltningspraksis og innebærer således ingen økte utgifter eller administrative konsekvenser.

Noen av forslagene innebærer en lemping i gjeldende regelverk som vil kunne bidra til større fleksibilitet både for virksomhetene som reguleres av forskriftene og for de som etterspør tjenester hos de samme virksomhetene. Dette gjelder bl.a. forslaget om å gi traktorverksteder adgang til å reparere tilhengere med påløpsbremseanlegg uten å måtte gå veien om også å søke og få særlig arbeidstillatelse i tillegg til godkjenningen som verksted. Det samme gjelder forslaget om å lempe på kravet om at teknisk leder skal ha vært i relevant arbeid i minst 3 av de siste 5 årene.

Forslaget til endring av forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 6, jf. § 29, vil etter Vegdirektoratets vurdering bidra til en mer effektiv forvaltning ved at omfanget av søknader om utsatt frist for periodisk kontroll som etter gjeldende forvaltningspraksis uansett blir avslått, etterhvert vil reduseres. Bruk av moderne elektroniske løsninger som hjelpemiddel for utvelgelse til stikkprøvekontroll ved kontroll langs veg, vil etter vårt syn også bidra til større effektivitet i tilsynet med kvalitetsens på kontrollorganenes arbeid ved at man innenfor et avgrenset tidsrom kan få tilgang

på et større utvalg kjøretøy til stikkprøvekontroll. For bileier vil det normalt være mindre byrdefullt å bli stoppet langs veg, enn å bli kalt inn til stikkprøvekontroll på trafikkstasjonen. Det er imidlertid ikke mulig pr. i dag på si noe nærmere om hva forslagene innebærer av økonomiske innsparinger

Forslaget om å gjøre skifte av limt bilglass til godkjenningspliktig arbeid vil nødvendigvis innebære merarbeid for regionene ved at omfanget av søknader om godkjenning til behandling øker i forhold til hva som er tilfelle i dag. I og med at vi ikke har oversikt over hvor mange virksomheter som rent faktisk tilbyr skifte av bilglass pr. i dag er det imidlertid vanskelig å si noe om hva dette innebærer av økt ressursbruk for forvaltningen.

Et evt. krav om at virksomheter som tilbyr skifte av limt bilglass skal være godkjente og med dette oppfylle kravet til kunnskap om bruk av materiale mv. vil også kunne medføre økte utgifter til opplæring av personellet som skal utføre slikt arbeid. Det er imidlertid – på samme måte som for spørsmålet om ha forslaget vil bety for regionenes ressursbruk – vanskelig å konkretisere de økonomiske konsekvensene nærmere da vi pr. i dag mangler oversikt over hvor mange virksomheter som rent faktisk gir et slikt tilbud og hvilken kompetanse de rent faktisk har for å utføre slikt arbeid.