



Statens vegvesen

Høringsoppsummering

Forslag til ny forskrift om arbeid på kjøretøy og samtidig oppheving av forskrift av 13. mai nr. 589 om kjøretøyverksteder

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
28. oktober 2020

Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse	2
Forslag til forskrift om arbeid på kjøretøy	4
1 Innledning	4
1.1 Bakgrunn	4
1.2 Høringen	4
2 Høringsinstansenes merknader til forskrift om arbeid på kjøretøy og Statens vegvesens vurdering av disse	6
2.1 Generelt.....	6
2.2 Inntrykk etter høringen.....	6
2.3 Bruk av brukte deler	8
2.4 Forslag til § 1. Formål.....	9
2.5 Forslag til § 2. Virkeområde	10
2.6 Forslag til § 3. Godkjenningspliktig arbeid	13
2.7 Forslag til § 4. Kategorier av kjøretøyverksteder	17
2.8 Forslag til § 5. Særlig arbeidstillatelse	22
2.9 Forslag til § 6. Unntak fra krav til godkjenning.....	26
2.10 Forslag til § 7. Krav til lokaler og teknisk utstyr for kjøretøyverksted	33
2.11 Forslag til § 7a. Mobile verkstedtjenester	36
2.12 Forslag til § 8. Regelverk m.m.	39
2.13 Forslag til § 9. Teknisk leder og kompetent stedfortreder	39
2.14 Forslag til § 10. Krav til teknisk leder	41
2.15 Forslag til § 11. Krav til personale	46
2.16 Forslag til § 12. Gebyr	47
2.17 Forslag til § 13. Dokumentasjon på godkjenning	47
2.18 Forslag til § 14. Plikter som kjøretøyverksteddriften medfører	49
2.19 Forslag til § 15. Plikt til å opprette kvalitetsstyringssystem	52
2.20 Forslag til § 16. Utforming og innhold av kvalitetsstyringssystemet	54
2.21 Forslag til § 17. Dokumentasjon.....	55
2.22 Forslag til § 18. Tilsyn	56
2.23 Forslag til § 19. Reaksjoner	58
§ 19. Reaksjoner	58
2.24 Forslag til § 20. Administrative bestemmelser.....	59
2.25 Forslag til § 21. Saksbehandlingsregler	60

<i>§ 21. Saksbehandlingsregler</i>	61
2.26 Forslag til § 22. Unntak	62
2.27 Forslag til § 23. Overgangsordninger	62
2.28 Forslag til § 24. Ikrafttredelse	65
3 Økonomiske og administrative konsekvenser	66

Forslag til forskrift om arbeid på kjøretøy

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Statens vegvesen sendte den 10. januar 2020 på offentlig høring forslag til ny forskrift om arbeid på kjøretøy og oppheving av gjeldende forskrift om kjøretøyverksteder (verkstedforskriften). Forslaget har sin bakgrunn i vegtrafikkloven § 19 b som trådte i kraft 1. oktober 2018, og erstattet tidligere §§ 19 a og 13 femte ledd. Ny § 19 b gir hjemmel for mer effektive reaksjoner mot brudd på regelverket, inkludert ulovlige virksomheter, personlig godkjenning av teknisk leder og kompetent stedfortreder, og gir hjemmel til å kunne innføre gebyr for godkjenningsordningen.

Statens vegvesen har i tillegg – uavhengig av endringsbehovene utløst av vegtrafikkloven – sett et nødvendig behov for en helhetlig revisjon og modernisering av forskriften i lys av ny kjøretøy- og reparasjonsteknologi. Bil- og verkstedbransjen har etterlyst samme behovet for endringer ved flere anledninger.

Høringsfristen ble satt til 1. juli 2020.

1.2 Høringen

Høringen ble sendt til 129 instanser og gjort tilgjengelig for offentligheten på www.vegvesen.no. Vi har mottatt til sammen 32 interne og eksterne svar på høringen.

Ingen merknader

Brønnøysundregisterene

Helse- og omsorgsdepartementet

Justis- og beredskapsdepartementet

Landbruks- og matdepartementet

NHO Transport

Politidirektoratet

Skatteetaten

Viken fylkeskommune

Merknader

Følgende høringsinstanser har avgitt uttalelse med merknader til ny forskrift om arbeid på kjøretøy:

Amcar

Arbeidsgiverforeningen SPEKTER

Arbeidstilsynet

Autobransjens leverandørforening

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund

Bilimportørenes Landsforening

BUS AS

Dekkimportørenes forening

Finans Norge Forsikringsdrift

Forhandlerforeningen dekk og felg

Forsvarsdepartementet

Glass og fasadeforeningen

Kongelig Norsk Automobilklub

Kunnskapsdepartementet

Landbruks- og matdepartementet

Norges Automobil-Forbund

Norges Bilbransjeforbund

Norges Lastebileierforbund

Norsk Veteranvogn Klubb

Pedalgarasjen

Regelrådet

Tesla Norway AS

Traktor og landsbruksmaskinimportørenes forening

Volmax

Utdanningsdirektoratet

Norges bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg har utarbeidet ett felles høringssvar.

2 Høringsinstansenes merknader til forskrift om arbeid på kjøretøy og Statens vegvesens vurdering av disse

2.1 Generelt

Statens vegvesen presenterer i det følgende forslaget til ny forskrift om arbeid på kjøretøy (korttittel: verkstedforskriften). Etter en kort gjengivelse av det opprinnelige forslaget fra høringsnotatet gjennomgår vi høringsinstansenes merknader, gir vår vurdering av disse, og presenterer endelig ordlyd slik den vil bli vedtatt.

Mindre endringer i forskriftens ordlyd, i form av retting av skrivefeil og korrigeringer for å forenkle språket vil ikke omtales nærmere i denne oppsummeringen.

En fullstendig og endelig versjon av ny forskrift om arbeid på kjøretøy slik den blir vedtatt, følger av vedlegget Forskrift om arbeid på kjøretøy.

2.2 Inntrykk etter høringen

Bransjen støtter i stor grad Statens vegvesens forslag og vurderinger slik de fremgår av høringsnotatet, og peker på behovet for en fremtidsrettet forskriftstekst som kan ivareta dagens sikkerhetsteknologi og morgendagens kjøretøytekniske utfordringer. Høringsinstansene fremhever at en revidert verkstedforskrift bør være basert på større grad av målrettede tilsyn som kan resultere i mer effektive reaksjoner mot virksomhet og person.

Flere høringsinstanser legger vekt på at en fortsatt offentligrettslig regulering av kjøretøyverkstedene vil bidra til å tydeliggjøre verkstedenes rolle og ansvar når det gjelder trafiksikkerhet på veg.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund mener at en godkjenningsordning er påkrevet for å håndheve verkstedbransjens samfunnsansvar vedrørende bidraget til nullvisjonen. Slik *Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund* ser det, vil dette også tilgodese like konkurransevilkår mellom de enkelte verkstedene.

Arbeidstilsynet viser til deres forvaltningsansvar for forskrift av 6. desember 2011 nr. 1357 om utførelse av arbeid, der forskriften gjelder selve utførelsen av arbeidet. *Arbeidstilsynet* mener Statens vegvesens forslag til tittel på forskriften kan leses som at den er overlappende med nevnte forskrift, og mener derfor at tittelen på forskriften er noe uheldig. *Arbeidstilsynet* er videre av den oppfatning at det vil være en fordel at forskriftstittelen inneholder noe om godkjenning av kjøretøyverksteder, og ber Statens vegvesen vurdere tittelen på forskriften på nytt.

Statens vegvesen har gjennomgått *Arbeidstilsynets* innvending på tittelforslaget til forskriften, men er likevel kommet til at den opprettholdes slik den er foreslått i høringen. Vi viser til at det er et behov for å endre tittel på forskriften slik at den i mest mulig grad dekker *helle* virkeområdet for forskriften. Statens vegvesen viser videre til at en henvisning til kjøretøyverksteder i tittelen, vil gi samme utgangspunkt som dagens rettstilstand. En slik tittel vil være mangelfull og kunne virke misvisende ved å gi inntrykk av at den kun regulerer

kjøretøyverksteder. Forskriften gjelder imidlertid i tillegg til kjøretøyverksteder, også for enhver juridisk og fysisk person eller virksomhet som utfører godkjenningsspliktig eller ikke-godkjenningsspliktig arbeid og for særlige arbeidstillatelser. Forskriften vil – for å sikre kontinuitet og sikkerhet i bransjen – operere med korttittelen *verkstedforskriften*, i likhet med dagens forskrift om kjøretøyverksteder. Statens vegvesen er endelig av den oppfatningen at henvisningen i forskriftstittelen om at den gjelder arbeid på *kjøretøy*, i tilstrekkelig grad tydelig skiller den fra forskrift om utførelse av arbeid.

Statens vegvesen opprettholder forslaget til ny tittel på forskriften til forskrift om arbeid på kjøretøy.

Regelrådet har i sin gjennomgang av høringen konkludert med at utredningen har svakheter. Regelrådet mener Statens vegvesen sender ut et godt utarbeidet høringsnotat ved ny forskrift om arbeid på kjøretøy, men savner samtidig en mer presis beskrivelse av hvilket problem man ønsker å løse og hva målene med forslagene er. Tallfesting av dagens situasjon ville etter deres oppfatning gitt et bedre bilde av problemene. Etter deres vurdering går en del av den manglende problembeskrivelsen ut på utredning av nullalternativet, det vil si hvilke problemer som vil oppstå for alle parter hvis man fortsetter med dagens situasjon.

Regelrådet mener for øvrig at forslaget er gjennomgående godt begrunnet og valg av tiltak synes fornuftige, men at beslutningsgrunnlaget kunne vært ytterligere styrket med en nærmere vurdering av nytten av tiltakene opp mot problemene vi ønsker å løse.

Regelrådet bemerker også at overgangsordningene for bedriftene som er foreslått er et positivt aspekt ved utredningen. Ved hjelp av overgangsordningene vil næringslivet få relativt lave omstillingskostnader ved overgang til ny forskrift.

Statens vegvesen tar Regelrådets innspill til etterretning, og slutter seg til at deler av utredningen i enda tydeligere grad kunne ha begrunnet problembeskrivelsen og hva målet med forslagene er, samt vurderinger og konsekvenser av å ikke gjennomføre de foreslåtte tiltakene. Statens vegvesen mener uansett at bransjen er godt kjent med konsekvensene av ikke å gjennomføre de foreslåtte tiltakene, og at bransjen gjennomgående støtter våre vurderinger knyttet til utfordringer med nullalternativet.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes Landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg viser i høringssvaret sitt til et ønske om å bli involvert i utarbeidelsen av retningslinjene til forskriften, både ved ikrafttredelsen av ny forskrift, men også ved endringer i retningslinjene etter dette.

Statens vegvesen har under samtlige faser i regelverksarbeidet og ved utarbeidelsen av nærmere retningslinjer til forskriften involvert sentrale bransjeaktører. Et slikt samarbeid og involvering fra bransjen vil fortsette også i etterarbeidet til forskriften, og ved eventuelle endringsbehov etter at forskriften har trådt i kraft.

De samme aktørene mener forskriften i større grad må hensynta nyere teknologi og spesifisere dette i de aktuelle bestemmelsene. Det pekes endelig på at de foreslåtte kravene er for lite fremtidsrettet, og at det derfor er en fare for at flere av kravene vil være utdaterte

innen kort tid. Som eksempel vises det til krav som skal gjelde for arbeid på høyvoltage-systemer, brenselceller, gassdrift osv, og at dette må legges til grunn i utformingen av §§ 3, 4 og 7.

Statens vegvesen er enig i at forskriften bør utformes på en slik måte at den tar høyde for endringer og utvikling i kjøretøy- og reparasjonsteknologien og mener dette er hensyntatt i utformingen av forskriftsbestemmelsene. Statens vegvesen har bevisst valgt en forskriftsteknikk som innebærer at det i forskriften viser til rettslige standarder, mens de detaljerte kravene til forskriften fremgår av retningslinjer. Jo mer spesifiserte krav som legges i forskriften, jo større fare vil det være for at kravene blir utdaterte av endringer og utvikling i denne teknologien. Eksemplene Norges Bilbransjeforbund viser til med krav til arbeid på høyvoltage-systemer, brenselceller, gassdrift osv., er temaer det er aktuelt å omtale nærmere i retningslinjer, og ikke gjennom detaljerte krav i forskriften.

2.3 Bruk av brukte deler

Amcar er imot at det skal innføres et generelt forbud mot bruk og/eller salg av brukte sikkerhets- og førerassistentkomponenter i verkstedforskriften. Etter deres oppfatning er dette allerede ivarettatt ved at forskriften stiller krav til at kjøretøyet etter reparasjon skal være i forskriftsmessig stand. Det er i følge *Amcar* ingen forskjell på en ikke-defekt brukt del og en ikke-defekt ny del. *Amcar* trekker frem som en konsekvens av et slikt forbud at kjøretøyeier vil kunne utsette nødvendig vedlikehold og reparasjoner grunnet dyrere, nye deler. Endelig påpeker *Amcar* miljøperspektivet om gjenbruk av brukbare deler som positivt.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes Landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg har forståelse for at forbud mot brukte sikkerhets- og førerassistentkomponenter ikke tas inn som en del av § 2 på nåværende tidspunkt. Høringsinstansene mener imidlertid at Statens vegvesen parallelt med arbeidet knyttet til verkstedforskriften utreder lovregulering av brukte sikkerhets- og førerassistentkomponenter, og at bransjeorganisasjonene involveres i dette arbeidet.

Statens vegvesen har gjennomgått forslag om forbud mot salg eller bruk av brukte deler på kjøretøy internt og tverrfaglig. En samlet tilbakemelding fra Statens vegvesen tilsier at det ikke bør innføres et forbud mot verken salg eller bruk av brukte deler. Statens vegvesen kan ikke se store utfordringer ved å bruke brukte sikkerhets- og førerassistentkomponenter, ved at det eksempelvis monteres en brukt styreenhet til kollisjonsputer som tilsvarer den originale, på en eldre bil. Defekte elektroniske komponenter eller komponenter som ikke passer vil i de fleste tilfeller oppdages av kjøretøyet sitt egendiagnosesystemer og varsles. Omsetning av brukte deler til biler har vært i omløp siden 1920-tallet, og har vært en betydelig ressurs for å holde biler i drift, både ut fra hensyn til bileiere og samfunnets økonomi. Problemstillingen har også en miljømessig side der gjenbruk er en ressurs i forhold til å begrense bruken av edle metaller. Statens vegvesen ser også utfordringer ved at et forbud mot bruk av brukte deler ville kunne føre til at enkelte ville unnlatt å bytte komponenter og heller manipulere systemer o.l. slik at feilmelding ikke oppstår. Vi ser imidlertid at det er en potensiell utfordring med omsetning av SRS-komponenter (typisk

kollisjonsputer) som er byttet ut og skulle ha vært destruert i tråd med retningslinjer fra kjøretøyfabrikanten.

Statens vegvesen oppfordrer bransjeaktørene til å jobbe med holdningsarbeid i bransjen for å sikre at det ikke omsettes brukte defekte deler eller deler omfattet av kjøretøyfabrikanters sikkerhetskampanjer.

2.4 Forslag til § 1. Formål

2.4.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 1. Formål

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.

Statens vegvesen foreslo en egen ny formålsbestemmelse for å tydeliggjøre formålene og hensynene som forskriften skal ivareta.

2.4.2 Høringsinstansenes merknader

Arbeidsgiverforeningen SPEKTER er meget tilfreds med at det er lagt vekt på at forskriftsreguleringen også har til hensikt å bidra til sunne og like konkurranseforhold i verkstedbransjen. Arbeidsgiverforeningen SPEKTER samarbeider gjennom bransjeprogrammene mot useriøse aktører i arbeidslivet. Bransjeprogrammet for bilbransjen har satt fokus på verkstedbransjen, og etterlyst strengere regulering. Spekter mener useriøse aktører også svekker konkurransevilkårene til de mange som opptre lovlydig. Samtidig mener Spekter det er viktig at det ikke innføres omfattende regler overfor virksomhetene, dersom disse i praksis bare følges av seriøse arbeidsgivere. Tilsyn og effektive reaksjoner blir etter deres vurdering derfor avgjørende for å oppnå ønskede resultater.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund oppfatter at Statens vegvesens tilsyn med verksteder i en offentligrettslig regulering samt klare krav til personell som utfører arbeid på kjøretøy, må være et krav sett opp mot arbeidet med 0-visjonen.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener begrepet «konkurransevilkår» blir juridisk misvisende, og mener begrepet må inn i siste setning slik at denne blir lydende:

Den skal også bidra til like konkurransevilkår og hindre kjøretøykriminalitet.

2.4.3 Statens vegvesens vurderinger

Statens vegvesen merker seg at flere av høringsinstansene gir sin tilslutning til forslaget til og begrunnelsen for å innta en formålsparagraf i forskriften.

Forslaget fra *Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg* om omformulering av bestemmelsen tas til etterretning.

§ 1 Formål vedtas etter dette med følgende ordlyd:

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

2.5 Forslag til § 2. Virkeområde

2.5.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 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 godkjenningsspliktig etter denne forskrift.

Statens vegvesen foreslo en videreføring av dagens § 1 om virkeområde, men med presisering om at kravet til *forsvarlighet* og *kompetanse* også gjelder for arbeid som ikke er godkjenningsspliktig.

2.5.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Amcar viser til Statens vegvesens vurderinger om at denne bestemmelsen får anvendelse blant annet for de som med hjemmel i forslag til ny § 6 er unntatt kravet om godkjenning. Etter *Amcar* sin oppfatning ivaretar denne bestemmelsen i stor grad de som har mulighet til, og de som av ulike grunner har behov for, å utføre vedlikehold og reparasjon på kjøretøy. I følge *Amcar* sikrer også bestemmelsen kravet til kvalitet på best mulig måte ved at det påpekes at grunnkravet om forsvarlighet og kompetanse gjelder uansett.

Amcar trekker frem viktigheten av innholdet i kravet til forsvarlighet, herunder anerkjente metoder, må forstås og tolkes dynamisk også bakover i tid. Det hevdes som en forlengelse av dette at den beste kunnskapen om eldre kjøretøy og erfaringer med «anerkjente metoder» i dag finnes hos den enkelte bileier og miljøene rundt disse kjøretøyene.

Arbeidstilsynet viser til at de forvalter regelverk om bruk av for eksempel lastebilkraner, og at montering/bygging av en kran på en lastebil i henhold til arbeidsmiljølovgivingen er en «påbygging av et kjøretøy». Både mobilkraner som en enhet og en kran som monteres på en lastebil er maskiner i henhold til maskinforskriften. I noen tilfeller, hvor produsenten av kranen samsvarserklærer denne som en delvis ferdigstilt maskin, vil den som monterer kranen på lastebilen bli å anse som produsent av maskinen i henhold til maskinforskriftens krav. *Arbeidstilsynet* anser på bakgrunn av det nevnte at det hadde vært klargjørende om Statens vegvesen så på disse reglene i sammenheng for å vise det hele bildet om at

verksteder som foretar ombygginger og påbygginger på kjøretøy også kan ha et ansvar i henhold til annen lovgivning.

Arbeidstilsynet stiller spørsmål om forskriften vil gjelde for virksomheter som utfører reparasjoner på arbeidsutstyr som er påbygd kjøretøy, for eksempel reparasjon av kran på en lastebil, eller om forskriften kun gjelder for reparasjoner på selve kjøretøyet. Bestemmelsen bør etter Arbeidstilsynets oppfatning være klarere på hva som menes med denne bestemmelsen.

Statens vegvesen mener at arbeid/reparasjon som utføres på selve arbeidsutstyret som er montert/påbygd på et kjøretøy – eksempelvis kran, betongtrommel, containerlift, kjøleaggregat mv – i utgangspunktet ikke skal omfattes av forskriften. Selve innfestingen av slikt arbeidsutstyr til kjøretøyet vil imidlertid være omfattet av forskriften da dette som oftest reguleres av kjøretøyfabrikantens monteringsanvisninger. Det legges da til grunn at reparasjon av arbeidsutstyret reguleres av andre forskrifter, eksempelvis maskinforskriftens krav. Vi ser at det kan være gråsoner hvor det kan være vanskelig å skille hva som er en del av kjøretøyet og hva som er arbeidsutstyr mv, men disse må ses i lys av de generelle reguleringene.

Det kan også nevnes at vi i høringen tok opp om arbeid på boenhet i campingbil, sanitæranlegg i busser o.l. skal reguleres gjennom verkstedforskriften. Vårt standpunkt er at også 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 og som reguleres av verkstedforskriften, noe som da rent forskriftsmessig blir sammenlignbart med reparasjon av arbeidsutstyr på tunge kjøretøy. Arbeid på selve påbygget/karosseriet til en campingbil er imidlertid å anse som godkjenningsspliktig arbeid.

Norges Lastebileierforbund erfarer at det er en del utenlandske reparatører som utfører arbeid i Norge mot vederlag. Norges Lastebileierforbund forutsetter at forskriften skal gjelde alt arbeid på kjøretøy utført i Norge. Dette for å sikre at kjøretøy reparert av disse oppfyller samme krav til trafiksikkerhet, driftssikkerhet, miljø og like konkurransevilkår.

Statens vegvesen presiserer at forskrift om arbeid på kjøretøy ikke er avgrenset til arbeid på norskregistrerte kjøretøy, men dekker all reparasjonsvirksomhet på kjøretøy i Norge. Virkeområdet for forskrift om arbeid på kjøretøy må sees i lys av vegtrafikkloven § 1 om det stedlige virkeområdet. Det innebærer at dersom eksempelvis en polsk mekaniker kommer til Norge for å reparere et polskregistrert kjøretøy, vil denne være omfattet av kravene i forskrift om arbeid på kjøretøy. På samme måte vil en sjåfør/ansatt i selskapet kunne utføre arbeid på virksomhetens egne kjøretøy etter § 6, forutsatt at grunnkravet i forskriften § 2, er oppfylt.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg ønsker at det legges til grunn i forskriften at alt arbeid som hovedregel skal utføres i henhold til kjøretøyprodusentens anvisninger der disse foreligger, og at denne hovedregelen må legges til grunn for §§ 3, 4 og 7. Det påpekes videre at alle verksteder har rett til å få

tilgang til tekniske data fra kjøretøyprodusentene, og at det i forskriften bør henvises til aktuelle forordninger og forskrifter fra EU som regulerer dette.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener også at når en arbeidsprosedyre er beskrevet av kjøretøyprodusent er det avgjørende at denne følges, både i forbindelse med mekaniske reparasjoner og i tilknytning til karosserireparasjoner. Høringsinstansene mener dette er hvordan store deler av bilbransjen oppfatter det, og at fortolkningen som beskrives i høringen derfor er feil. Det hevdes at når en arbeidsprosedyre er beskrevet av kjøretøyprodusent er dette den eneste anerkjente reparasjonsmetode, og at denne må legges til grunn for reparasjonen.

Statens vegvesen viser til at kravet om forsvarlighet innebærer at enhver som skal utføre 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. Fabrikantens anvisninger om reparasjonsmetoder vil naturlig være en kilde og et utgangspunkt for hva som er faglig anerkjente reparasjonsmetoder. Statens vegvesen har imidlertid bevisst gjort et veivalg og viderefører prinsippet om at ikke bare fabrikantens anvisninger er avgjørende – også andre metoder som i bransjen regnes som forsvarlige og akseptable vil være å anse som anerkjente metoder. Unntaket er omfattende skader etter ny § 14 tredje ledd der det er et absolutt krav at fabrikantens anvisninger skal benyttes, der de finnes.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener bestemmelsen ideelt sett må presisere hva som menes med «kompetent person» og «forsvarlig måte», og at det i tillegg bør stilles krav om at disse tingene kan dokumenteres. Det foreslås at dette eksempelvis kan presiseres ved å legge til følgende formulering etter første setning i andre ledd:

Med kompetent person menes person som kan dokumentere nødvendig kompetanse, og/eller arbeider under oppsyn av kompetent person, og som har tilgang til nødvendig verktøy og utstyr, inkludert utstyr som produsenten eventuelt krever for å kunne etterfølge gitte anvisninger.

Statens vegvesen mener i tilstrekkelig grad i høringsnotatet å ha gitt føringer for hva som menes med «kompetent person» og hva som ligger i «forsvarlig måte». Vi nøyer oss med å vise til høringsnotatet punkt 7.4. Vi presiseres at uttrykket ikke skal forstås som at det kreves dokumentert formalkompetanse. Et krav om at kompetanse skulle vært dokumentert og vurdert for både godkjenningspliktig og ikke-godkjenningspliktig arbeid, ville vært en praktisk ikke-gjennomførbar ordning, og ville krevet betydelige ressurser for å følge opp gjennom tilsyn.

§ 2 vedtas etter dette med følgende ordlyd:

§ 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 ikke-godkjenningsspliktig arbeid etter denne forskrift.

2.6 Forslag til § 3. Godkjenningsspliktig arbeid

2.6.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 3. Godkjenningsspliktig 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, styreinretning, 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.

Statens vegvesen foreslo en videreføring av gjeldende § 3 i forskrift om kjøretøyverksteder, men med det som ble ansett for å være viktige endringer/suppleringer tilpasset de senere års endringer i kjøretøy- og reparasjonsteknologien.

2.6.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Amcar viser til Statens vegvesens begrunnelse om at avgrensningene i § 3 ikke er statiske, men dynamiske og skal tolkes i lys av ny kjøretøy- og reparasjonsteknologi. For *Amcar* er en slik vurdering fremtidsrettet og fornuftig, men de påpeker at den også må være dynamisk bakover i tid (her: eldre kjøretøy). Som eksempler på slike virksomheter er det nevnt karosserimaker/karosseriverksted som utfører karosseriarbeid i forbindelse med rustreparasjon, restaurering og ombygging av kjøretøy, virksomheter som er spesialisert på overhaling av eldre motorer og tilhørende komponenter og virksomheter som utfører

generelt mekanisk arbeid på eldre kjøretøy i forbindelse med reparasjons- og restaureringsarbeid.

Statens vegvesen bekrefter Amcar sin forståelse om at avgrensningene i § 3 ikke er statiske, men skal tolkes i lys av både ny og eldre kjøretøy- og reparasjonsteknologi. Slik det fremgår av høringsnotatet så er det nærmere innholdet i de opplistede komponentene ikke statiske, men må tolkes i lys av utviklingen i reparasjons- og kjøretøyteknologien.

Norsk Veteranvogn Klubb mener at kravet om at kun eier eller medlem av dennes husstand har anledning til å reparere eiers kjøretøy, også blir for snevert. De hevdes at selv de godkjente bilverkstedene i liten grad har kompetanse på teknologien som finnes på kjøretøy som ikke lenger er aktuelle i daglig bruk, og at fagutdanningen for mekanikere inneholder lite eller ingen elementer om teknologi som var vanlig for 30–50 år siden. Norsk Veteranvogn Klubb foreslår på bakgrunn av dette at det må åpnes for å kunne motta kyndig hjelp og få arbeid utført i klubb- eller bilmiljøtilhørighet, uansett eierforhold. Som begrunnelse er det pekt på at det i slike miljøer ofte er bedre kompetanse på veterankjøretøy enn på bilverksteder generelt. Norsk Veteranvogn Klubb ser at det vil være vanskelig å definere en aldersgrense på dette, men vurderer på generelt grunnlag at kjøretøy over 30 år, og i alle fall over 50 år, vil falle utenfor det godkjente verksteder har kompetanse til.

Amcar viser til virksomheter som representerer viktige ressurser innen kjøretøyhobby og har viktig kunnskap rundt eldre kjøretøy. Slike virksomheter har ingen formell godkjenning, men faller inn under det som defineres som godkjenningspliktig arbeid. Amcar foreslår derfor at det for slike virksomheter innføres et unntak fra plikten til å få godkjenning av Statens vegvesen. Et slikt unntak er foreslått til kun å gjelde arbeid på kjøretøy som er 30 år eller eldre, og arbeidet kun utføres der det ikke foreligger anvisninger/krav fra kjøretøyprodusenten. I følge Amcar vil man med et slikt unntak unngå at det åpnes for arbeid på kjøretøy med avansert teknologi og som krever spesiell kompetanse. Amcar mener dette også vil bidra til å avkriminalisere et segment av verkstedbransjen som er å anse som viktig og verdifull. Amcar har på bakgrunn av dette foreslått følgende tilføyelse i § 3:

Unntatt fra kravene er foretak som utfører arbeid på kjøretøy som er 30 år eller eldre der det ikke foreligger anvisninger fra kjøretøyprodusent. Unntaket gjelder ikke privatpersoner som utfører arbeid på vegne av bileier mot vederlag.

Statens vegvesen finner det ikke formålstjenlig å åpne opp for at det kan utføres godkjenningspliktig arbeid på eldre kjøretøy eller kjøretøy av spesiell interesse slik som foreslått av Amcar. Et slikt unntak vil på flere måter bryte med prinsippene i forskriften om at godkjenningspliktig arbeid som den klare hovedregel bare skal utføres av virksomheter som har godkjenning for dette. Vi mener at de unntakene fra godkjenningsplikten som er gjort i § 6 er begrunnet ut fra spesielle forhold, mens et generelt unntak for utførelse av godkjenningspliktig arbeid på eksempelvis kjøretøy over 30 år vil være en for vid og generell åpning.

Vi vil også påpeke at en del av det arbeidet som Amcar her viser til, kan utføres av såkalte komponentverksteder, jf § 6, bokstav e). Videre vil de personene eller virksomhetene som

har slik spesiell kompetanse som Amcar beskriver og som fyller vilkårene for å bli godkjent, kunne etablere godkjente virksomheter som eksempelvis spesialiserer seg på eldre kjøretøy.

Statens vegvesen anser på bakgrunn av vurderingene over det ikke som aktuelt å åpne for unntak fra godkjenningssplikten for virksomheter som restaurerer eldre kjøretøy, heller ikke med aldersbegrensning.

Amcar er for øvrig positive til at begrepet «drivstoffanlegg» erstattes med «energibærersystem». *Amcar* ser heller ikke behovet for at beltegående kjøretøy skal inngå blant kjøretøytypen som skal være omfattet av forskriften.

Traktor og landsbruksmaskinimportørenes forening viser til § 3 første ledd bokstav c om «traktor og motorredskap som er konstruert for en hastighet på over 40 km/h» og mener det det her i stedet skulle stått «registrert for en hastighet på over 40 km/h». Som begrunnelse vises det til at det finnes traktorer som er konstruert for en hastighet over 40 km/h, men som er registrert for 40 km/h.

Statens vegvesen presiserer at begrepet «konstruktiv hastighet» nyttes i flere andre tilstøtende regelverk, for eksempel kjøretøyforskriften der definisjonene i verkstedforskriften er hentet fra. I praksis innebærer det at selv om disse kjøretøyene er «konstruert» for en høyere hastighet fra fabrikanten, så regnes likevel den *registrerte* hastigheten i våre systemer som konstruktiv hastighet i denne forbindelse. Eksempelvis er mopeder ofte plombert eller gitt elektronisk sperre på hastighet, og begrepet «konstruktiv» hastighet i våre systemer vil være den registrerte hastigheten på mopeden.

Arbeidstilsynet savner en klarere beskrivelse av begrepet «bærende konstruksjoner», og foreslår at dette begrepet blir definert om det også omfatter påbygg på kjøretøy, for eksempel krankonstruksjonen på en mobilkran/lastebilkran eller graveskuffen på en hjullaster/gravemaskin.

Statens vegvesen har i andre sammenhenger definert uttrykkene «kjøretøyets struktur eller bærende elementer» som eksempelvis ramme på kjøretøy med ramme, og selvbærende karosseri (sikkerhetsbur/passasjercelle, rammevanger, kanaler mv) på kjøretøy med selvbærende karosseri – med andre ord; de bærende elementene i selve kjøretøyet. Vi mener derfor at andre konstruksjoner som er påmontert et kjøretøy men som ikke er en integrert del av den bærende konstruksjonen for kjøretøyet i utgangspunktet, ikke er omfattet av begrepet «bærende konstruksjoner» i forskriften.

Eksempelvis betyr dette at et tankpåbygg som er festet på en komplett ramme til en slepvogn ikke kommer innunder «bærende konstruksjoner», mens for et tankpåbygg som er «selvbærende» og er påmontert akslinger direkte på tankkonstruksjonen så vil selve tankpåbygget bli å regne som en «bærende konstruksjon» i kjøretøysammenheng. Vi vil forsøke å klargjøre dette nærmere i retningslinjene dersom det viser seg nødvendig.

Norges Lastebileierforbund benytter seg av godkjente verksteder for arbeid som krever spesialkompetanse og utstyr, og imøteser derfor den nye forskriften som sikrer kvaliteten på utført arbeid og trafiksikre kjøretøy. Etter Norges Lastebileierforbund sin oppfatning vil

mange enkle reparasjoner etter forslag til ny forskrift måtte utføres på godkjent verksted, noe NLF mener vil være unødvendig begrensende for transportbedriftene.

Statens vegvesen vil presisere at det ikke er gjort noen endringer eller innskrekninger i virksomheters (sjåførere og ansattes) adgang til å utføre arbeid på egne kjøretøy, typisk bedriftsvirksomheter, jf. § 6 bokstav f, uten å måtte få arbeidet utført på et godkjent verksted. Forutsetningen for å benytte seg av unntaket etter § 6 bokstav f er at grunnkravet i forskriften § 2 er oppfylt.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes Landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg viser til forslag til § 3 om monteringsarbeid på kjøretøys hjulutrustning er godkjenningsspliktig arbeid, og mener dette slår fast at hjulskift er å regne som godkjenningsspliktig arbeid, siden hjul er en kritisk viktig del av hjulutrustningen.

Det vises videre til § 3 annet ledd og at formuleringen «utføre montering og demontering av komponenter» bør endres til «utføre demontering og montering».

Statens vegvesen har tidligere vurdert om hjulskift burde reguleres som godkjenningsspliktig arbeid og kreve godkjenning fra Statens vegvesen enten som kjøretøyverksted eller virksomhet med særlig arbeidstillatelse (hjul). Problemstillingen ble tatt opp blant annet i forbindelse med høringen til endringsforskrift til verkstedforskriften fastsatt desember 2013. Resultatet av høringen ble den gang at det ikke ble vedtatt noen nærmere regulering utover det som følger av nytt andre ledd i forskriften § 1 (grunnkravet om at arbeid på kjøretøy skal foretas på forsvarlig måte av kompetent person).

Begrunnelsen for at hjulskift så langt ikke er blitt gjort til godkjenningsspliktig arbeid har bl.a. vært at hjulskift ikke uten videre griper inn i kjøretøyets hjulutrustning i betydningen mekaniske deler. Hjulskift griper heller ikke inn i hjulets dekk og felg. Det har derfor vært vurdert som tilstrekkelig å stille krav til forsvarlighet og kompetanse uten godkjenningssplikt, jf. verkstedforskriften § 2 andre ledd.

Det fremgår av begrunnelsen for å ta inn uttrykket "*monteringsarbeid*" i forslaget til § 3, at det først og fremst var motivert ut fra hensynet til at det ved montering av tilhengerfeste, infotainment-systemer, alarm osv. i større grad enn tidligere gripes inn i kjøretøyets øvrige systemer så som styringsenheter og elektrisk anlegg.

Hjulskift er ikke omtalt i denne høringen, og det har heller ikke vært Statens vegvesens intensjon å gjøre slikt arbeid godkjenningsspliktig i denne omgang. Dersom det hadde vært intensjonen å gjøre hjulskift godkjenningsspliktig, burde dette ha vært eksplisitt hørt all den tid dette ville være en vesentlig endring av dagens rettstilstand.

Vi ser imidlertid at tilføyelsen av uttrykket "*monteringsarbeid*" anvendt på hjulutrustning – slik dette kommer til uttrykk i forslaget til § 3 – kan skape uklarhet om rekkevidden av bestemmelsen. Vi foreslår derfor at det i bestemmelsen presiseres hvilke typer monteringsarbeid som er godkjenningsspliktig.

Vi ser også at hjul er en viktig del av hjulutrustningen, og at det av trafikksikkerhetshensyn kan være grunner for å gjøre hjulskift godkjenningsspliktig. En så vidt inngripende regulering må imidlertid utredes/konsekvensvurderes og høres offentlig. Statens vegvesen vil vurdere å ta initiativet til slik nærmere utredning/konsekvensvurdering, herunder også vurdere egen offentlig høring av spørsmålet om nærmere regulering av hjulskift.

§ 3 Godkjenningsspliktig arbeid vedtas etter dette med følgende ordlyd:

Kun virksomhet som oppfyller vilkårene i § 5 eller kapittel 3 og som er godkjent av Statens vegvesen kan utføre reparasjons-, vedlikeholds-, ombyggings-, oppbyggings- og påbyggingsarbeid på kjøretøys bremseanlegg, styreinnretning, bærende konstruksjon, drivverk, hjuloppheng, hjulutrustning, motor, energibærersystem, sikkerhets- og førerassistentsystemer og elektriske anlegg medregnet lysutstyr. Det samme gjelder monteringsarbeid som griper inn i kjøretøyets bærende konstruksjoner, elektriske anlegg og styrings- og førerassistentsystemer.

Kravet til godkjenning 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 demontering og montering av komponenter som ikke omfattes av det arbeidsområdet kjøretøyverkstedet er godkjent for.

2.7 Forslag til § 4. Kategorier av kjøretøyverksteder

2.7.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 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 typer kjøretøy med tillatt totalvekt ikke over 3 500 kg, inkludert tilhengere med påløpsbremseanlegg, med unntak av de kjøretøyer 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 kjøretøyer 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 kjøretøyer som omfattes av kategoriene i bokstav d, f og h.

d) Motorsykel- 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.

2.7.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Amcar har ingen innvendinger til selve inndelingen av verkstedkategoriene, og er enige i at verkstedkategoriene i bokstav a, b c og h også omfatter reparasjon av tilhenger med påløpsbremseanlegg. Amcar ser imidlertid behovet for å endre begrepet «påløpsbremseanlegg». Det vises til at det i unntaksbestemmelsen i bilforskriften § 10 bokstav c gis åpning for godkjenning av tilhenger med elektronisk bremsesystem. Det foreslås derfor at begrepet «påløpsbremseanlegg» endres til «bremseanlegg».

Statens vegvesen støtter Amcar sitt forslag om å endre begrepet «påløpsbremseanlegg» til «bremseanlegg», ved at det i definisjonen av traktorverksted legges inn en slik presisering.

Som en konsekvens av denne endringen, vil Statens vegvesen fjerne henvisningene i § 4 første ledd bokstav a, b og c om at godkjenningen inkluderer arbeid på tilhengere med bremseanlegg. Det presiseres imidlertid at unntaket for reparasjon av traktor, slik dette er oppregnet i bokstavene a, b og c, skal tolkes slik at det fortsatt er anledning for kjøretøyverkstedene det er snakk om å reparere tilhengere med bremseanlegg. Dette på lik linje med traktorverksted.

Amcar støtter begrunnelsen for å endre regimet for verksteder slik at forskriften kun definerer den ytre rammen for hva slags arbeid et kjøretøyverksted kan tilby. Det vises til at denne endringen bidrar til at mindre virksomheter kan legge seg på et driftsnivå som er tilpasset det aktuelle markedet, og kan inngå avtaler med underleverandører og samarbeidsavtaler i forbindelse med utstyr og kjøp av tjenester.

Volmax er positive til endring fra «kan utføre» til «kan tilby» for verkstedkategoriene og endring av regimet for hvilket arbeid verksteder kan påta seg.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes Landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener bilverksted 03 må ha anledning til å tilby arbeid på traktor, og som følge av dette

mener de at unntaket av kjøretøy som omfattes av kategoriene i bokstav h må fjernes i den foreslåtte formuleringen.

Statens vegvesen peker i denne sammenheng på at teknisk leder med fagbrev for tunge kjøretøy kan søke om egen godkjenning som traktorverksted dersom de ønsker å tilby arbeid på traktor, og at behovet derfor er ivaretatt i forskriften. Til sammenligning er det en egen godkjenning for kontrollorgan for traktor, og løsningen med traktorverksted harmoniserer derfor med forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy.

2.7.3 Skadeverksted 01 og 02

Finans Norge Forsikringsdrift v/Bilskadekontoret mener «enkle» skadereparasjoner bør begrense seg til skrudde komponenter, og ikke inkludere sveising, liming og nagling av bærende konstruksjoner. Videre at kategorien «smart repair» bør inngå i denne verkstedtypen. *Finans Norge Forsikringsdrift v/Bilskadekontoret* mener det også bør defineres en begrensning for hvor stor del av jobben som kan settes bort til underleverandører.

Det henvises videre til forslaget til § 4 siste ledd om at *Statens vegvesen* registrerer opplysninger om verksted i sitt elektroniske register. *Bilskadekontoret* mener dette registeret bør være offentlig tilgjengelig via hjemmeside eller en API-løsning.

Statens vegvesen vil påpeke at § 4 siste ledd om registrering av opplysninger i offentlig register, viser til *Statens vegvesen* sitt interne PKK- og verkstedregister. Informasjon om godkjente virksomheter er i tillegg tilgjengelige for publikum via *Statens vegvesen* nettsider. Det innebærer at deler av registeret allerede i dag er offentlig tilgjengelig.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes Landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg støtter forslaget om å innføre to kategorier av skadeverksteder. Videre støtter disse også regimet med at verkstedene gis anledning til å liste opp hvilke typer arbeid som inngår i godkjenningen, og som danner den ytre grense for hvilke typer reparasjoner som kan foretas av virksomheten. Høringsinstansene mener imidlertid at løsningen med at bilverksteder skal kunne tilby enkle skadereparasjoner i tillegg til skadeverksted 01 vil innebære at man ikke vil ha en nøyaktig oversikt over hvor mange aktører som tilbyr dette. Disse høringsinstansene er av den oppfatning at samtlige skadereparasjoner – både enkle og omfattende – må holdes utenfor det arbeidet som bilverksteder tilbyr, og at definisjonen av bilverkstedene endres til «verksted som kan tilby alle typer arbeid, unntatt skadereparasjoner». I praksis vil dette innebære at bilverksted som ønsker å tilby skadereparasjoner må ha tilleggsgodkjenning som skadeverksted 01 og/eller 02. Tilsvarende vil bilverksteder som i dag utbedrer bilskader og som ønsker å videreføre dette, melde dette til *Statens vegvesen* og få godkjenning som både bilverksted og som skadeverksted 01 og/eller 02. Høringsinstansene mener man med dette regimet vil få full oversikt over antallet verksteder som faktisk tilbyr skadereparasjoner i den ene eller andre formen.

Statens vegvesen har under regelverksarbeidet vurdert om virksomheter som tilbyr enkle skadereparasjon, må ha en egen godkjenning som skadeverksted 01 eller kan tillates å tilby arbeid på enkle skadereparasjoner i regi av godkjenning som bilverksted 01, 02 og 03. Statens vegvesen opprettholder forslaget om å ha en egen kategori for skadeverksted 01, og at det gis anledning for virksomheter som ønsker det, å søke en spesialisert godkjenning. Statens vegvesen opprettholder også valget med at bilverksteder skal kunne tilby reparasjon av enkle skader i regi av sin godkjenning som bilverksted 01, 02 eller 03 uten å måtte ha godkjenning som skadeverksted 01 i tillegg. En begrensning i bilverksteders adgang til å kunne utføre enkle skadereparasjoner, ville etter vårt syn være uhensiktmessig. Statens vegvesen ser behovet for å ha oversikt over virksomheter som tilbyr enkle skadereparasjoner, men mener det i stedet må følges opp i tilsyn om bilverksteder som utfører slikt arbeid, oppfyller vilkårene for forutsetningene for dette.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes Landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg er av den oppfatning at definisjonen av omfattende skade er mangelfull og ikke ivaretar elementer som er kritiske i forbindelse med skadereparasjoner. De mener i tillegg at den nye definisjonen bør inn i selve verkstedforskriften. Som forslag til definisjon av omfattende skade er det lagt frem:

Med omfattende skade menes i denne forskrift strukturelle skader på karosseri og konstruksjon, skader på førerassistentsystemer og sikkerhetssystemer som har betydning for både den aktive og passive sikkerheten, samt skader som krever kalibrering i etterkant.

De samme høringsinstansene mener det er mer hensiktsmessig å definere *enkle reparasjoner* og la dette bli førende for hva de ulike kategoriene kan tilby. Bransjeaktørene foreslår følgende definisjon av skadeverkstedkategoriene:

Skadeverksted 01 – verksted som kan utbedre skader som begrenser seg til kjøretøyets ytre karosseri, som er synbart når dører og luker er igjen, når slike utbedringer verken berører konstruksjon og stivere under/bak det ytre karosseriet eller førerassistentsystemer og/eller sikkerhetssystemet. Verkstedet kan også utføre smart-repair, utskifting av bilglass og kalibrering.

Skadeverksted 02 – verksted som kan utbedre alle skader på kjøretøys karosseri og/eller ramme, inklusiv komplekse skader, samt utbedringer som berører førerassistentsystemer og/eller sikkerhetssystemer.

Statens vegvesen er enig i at det av trafikksikkerhetshensyn er viktig at arbeid både på strukturelle skader og skader førerassistentsystemer gjøres med riktig kvalitet. Imidlertid vil skader på førerassistentsystemer i dag kunne utbedres av bilverksteder, og Statens vegvesen anser det som lite hensiktsmessig å begrense slikt arbeid gjennom en utvidelse av definisjonen av omfattende skader.

Spørsmålet om endring av definisjonen av omfattende skader har vært løftet og vurdert internt i Statens vegvesen. Statens vegvesen har kommet til at definisjonen av omfattende skade i kjøretøyforskriften fortsatt anses dekkende. Vi gjør oppmerksom på at kjøretøyforskriften § 7-2 er foreslått flyttet til bilforskriften. Så langt det gjelder grensen

mellom enkle og omfattende skadereparasjoner, vil Statens vegvesen i samarbeid med bransjen utarbeide slike føringer i retningslinjer til forskriften.

2.7.4 Hjulustrustningsverksted

Amcar viser til Statens vegvesens forslag om å fjerne verkstedkategorien for hjulustrustning grunnet det lave antallet verkstedgodkjenninger. *Amcar* registrerer imidlertid at det for særlig arbeidstillatelse på hjul fremgår et langt høyere antall godkjenninger, og oppfatter den totale bransjen for hjulustrustning som stor. *Amcar* påpeker å ikke ha noen sterke meninger i denne sammenheng, men tar opp muligheten for å beholde verkstedkategorien hjulustrustningsverksted, og heller fjerne muligheten for særlig arbeidstillatelse for arbeid på hjulustrustning.

Utdanningsdirektoratet viser til antallet fagbrev som har blitt oppnådd i hjulustrustningsfaget slik;

Periode	2016-17	2017-18	2018-19
Antall oppnådde fagbrev i hjulustrustningsfaget	20	31	28

Utdanningsdirektoratet har vært i kontakt med bransjen angående forslaget om å fjerne hjulustrustningsfaget. Det pekes på at innspillene fra bransjen tyder på at flere aktører ser på fjerning av verkstedkategorien for hjulustrustning som problematisk. Utdanningsdirektoratet er usikre på effekten av opplæring for hjulustrustningsfaget, men peker på at en mulig konsekvens kan være at det vil påvirke tilgangen på læreplasser.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes Landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg er i mot fjerning av kategorien hjulustrustningsverksted. Etter deres oppfatning omfatter hjulustrustning et så teknisk viktig område at kategorien bør beholdes. Det vises til at det er et eget fagbrev for reparatør av hjulustrustning, noe som i seg selv underbygger at området krever spesiell kompetanse, og som av den grunn ikke bør kunne listes opp som arbeid under en annen verkstedkategori.

Statens vegvesen tar innspillene fra høringsinstansene til følge, og beholder verkstedkategorien for hjulustrustning.

§ 4 vedtas med følgende ordlyd:

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, med unntak av de kjøretøyer som er omfattet av kategoriene i bokstav d, f og i. 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, med unntak av de kjøretøyer som omfattes av kategoriene i bokstav d, f og i.*

- c) *Bilverksted 03 – verksted som kan tilby alle typer arbeid på alle kjøretøy med tillatt totalvekt over 7 500 kg, med unntak av de kjøretøyer som omfattes av kategoriene i bokstav d, f og i.*
- d) *Motorsykel- 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) *Hjulustrustningsverksted – verksted som kan utføre arbeid på kjøretøys hjulustrustning, inkludert dekk, slange, hjul, hjuloppheng, drivaksel/drivakselledd, hjulbrems og styring.*
- h) *Påbyggerverksted – verksted som kan tilby påbyggings-, oppbyggings- og ombyggingsarbeid på kjøretøy i samsvar med kjøretøyfabrikantens anvisninger.*
- i) *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. Traktorverksted kan i tillegg tilby arbeid på bremseanlegg på tilhenger med tillatt totalvekt ikke over 3 500 kg (O1 og O2).*

Statens vegvesen registrerer opplysninger om verksted i sitt elektroniske register.

2.8 Forslag til § 5. Særlig arbeidstillatelse

2.8.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 5. Særlig arbeidstillatelse

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 egnet 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.

Statens vegvesen foreslo å videreføre av ordningen med særlige arbeidstillatelser, men med enkelte justeringer med blant annet kodifisering av forvaltningspraksis rundt kompetansekrav, krav om vedlikehold og kalibrering og en opprydding av delvise henvisninger til innhold i kompetanse i forskriftsteksten.

2.8.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Amcar foreslår at begrepet «påløpsbremseanlegg» erstattes med «bremseanlegg».

Statens vegvesen har tatt dette forslaget til følge, og viser til kommentarene til § 4 (punkt 2.7.2.). Som en videre konsekvens av endringene i § 4, vil også begrepet «påløpsbremseanlegg» i § 5 annet ledd bokstav c endres til «bremseanlegg».

Pedalgarasjen AS opplyser å drive begrenset arbeid gjennom montering/demontering av ekstra pedallet i kjøreskolebiler og utrykningskjøretøy. Dagens situasjon fører i følge *Pedalgarasjen AS* til at bedriften er tvunget til å være underlagt et bilverksted 01 med teknisk leder. *Pedalgarasjen AS* finner det ikke unaturlig at deres virksomhet defineres som bedrift med forenklet godkjenning (særlig arbeidstillatelse) tilsvarende bilglass, dekkskift mv. *Pedalgarasjen AS* ønsker på bakgrunn av dette en redegjørelse fra Statens vegvesen på hvorfor de er nødt til å være underlagt bilverksted 01 for denne type arbeid.

Statens vegvesen presiserer at det beskrevne arbeidet kan utføres av bilverksteder og påbyggerverksteder etter § 4. Omfanget av denne type arbeid gjør at det anses uhensiktsmessig å opprette en ordning med særlig arbeidstillatelse, da området anses for snevert. Statens vegvesen holder på ordningen om at slikt arbeid må utføres på bilverksted eller påbyggerverksted ettersom arbeidet medfører inngrep i kjøretøyet som kreves en viss kompetanse. Selv om dette aktuelle arbeidet ikke ligger i fagbrevet som bilmekaniker, vil en bilmekaniker gjennom sitt fagbrev likevel sitte med basiskunnskap som gir en viss

kompetanse. I tillegg må virksomheten selv påse at den som utfører slikt arbeid oppfyller grunnkravet i forskriften § 2.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes Landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener særlig arbeidstillatelse isolert sett må tillegges vesentlig skjerpede krav til kompetanse og utstyr på flere områder.

Statens vegvesen har tydeliggjort og presisert innhold til kompetanse på samtlige arbeidstillatelser, og presentert disse for bransjen. Innhold på minimumelementer som kompetansen må utgjøre vil fremgå av retningslinjer til forskriften.

2.8.3 Særlig arbeidstillatelse for arbeid på hjul

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes Landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener det bør defineres i formuleringen at arbeidet også inkluderer demontering og montering av hjul.

Statens vegvesen viser her til kommentarene til hva som skal defineres som godkjenningsspliktig arbeid i § 3, og at hjulskift ikke er å regne som godkjenningsspliktig arbeid. I sammenheng med § 5 mener *Statens vegvesen* at det dermed åpenbart ikke er behov for å regulere dette, ettersom demontering/montering vil være en naturlig del av arbeidet som faller inn under arbeidstillatelsen.

2.8.4 Særlig arbeidstillatelse for arbeid på bilglass

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener at andre fagbrev utover fagbrev som bilmekaniker er relevante i forhold til særlig arbeidstillatelse. Som eksempel blir det vist til at fagbrev i glassfaget er relevant for særlig arbeidstillatelse på bilglass. Det er på bakgrunn av dette foreslått følgende formulering av tredje ledd:

Virksomheten skal ha minst én person med fagbrev som bilmekaniker, eller annet relevant fagbrev, 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.

Glass og Fasadeforeningen peker på glass i bil og transportmidler som en viktig del av glassfaget, og en bærebjelke for mange av medlemsbedriftene. *Glass og fasadeforeningen* viser til forslag til ny forskrift § 5 om særlig arbeidstillatelse for arbeid på bilglass og foreslår følgende endringer:

e) Arbeid på bilglass: Reparasjon, montering og demontering av limt bilglass. Virksomheten skal ha minst én person med fagbrev i glassfaget eller bilfaget, 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.

Glass og fasadeforeningen stiller seg bak Statens vegvesen sitt forslag til ny forskrift under forutsetningen av at fagbrevkravet endres fra bilmekaniker til fagbrev i glassfaget eller bilfaget.

*Statens vegvesen støtter innspillet til Glass og fasadeforeningen, Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg, og endrer bestemmelsen slik at det tydeliggjøres at virksomheten skal ha minst en faglig ansvarlig med *relevant fagbrev*. Det vil i forskriftsteksten ikke defineres nærmere hvilke fagbrev som anses som relevante for den aktuelle arbeidstillatelsen. Det vil i stedet gis føringer for dette i retningslinjer til forskriften. Det innebærer eksempelvis at fagbrev i glassfaget vil være å anse som relevant fagbrev for særlig arbeidstillatelse for bilglass.*

Finans Norge Forsikringsdrift v/Bilskadekontoret mener det bør være krav at virksomheter som skifter frontruter på moderne biler har kalibreringutstyr for adaptive systemer.

Statens vegvesen mener et slikt nivå av regulering av utstyrskrav egner seg i retningslinjer til forskriften. Det presiseres i denne sammenheng at virksomheter ikke må ha utstyr selv, men kan ha avtale om slikt utstyr.

2.8.5 Særlig arbeidstillatelse for arbeid på campingtilhengere og annen tilhengers påløpsbremseanlegg

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes Landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener det bør tillegges at denne formen for arbeidstillatelse også inkluderer arbeid på tilhengers lysutstyr og tilhengerkopling, ettersom slik arbeid i følge dem naturlig tilhører denne kategorien arbeidstillatelse.

Statens vegvesen viser til begrunnelsen i høringsnotatet om at denne arbeidstillatelsen er begrenset til arbeid knyttet til bremseanlegg, og ikke andre reparasjoner slik som lys, ledningsnett og øvrige reparasjoner. Virksomheter som skal tilby arbeid på lysutstyr, må i så fall ha to arbeidstillatelser, alternativt en godkjenning innenfor en verkstedkategori. Dersom virksomheten kun skal utføre arbeid på lys på tilhenger, vil den ikke ha krav om å ha lysjusteringsapparat. Vi presiserer at særlig arbeidstillatelse for lysutstyr også dekker lysutstyr på campingtilhengere og annen tilhengers bremseanlegg. Dette vil for øvrig bli ivare tatt i retningslinjene.

Statens vegvesen har i tillegg sett behovet for å innta et nytt ledd i bestemmelsen for å tydeliggjøre og informere virksomheter at det registreres opplysninger om person og virksomheter i Statens vegvesens elektroniske register. Den nye tilføyselsen i bestemmelsen medfører ingen realitetsendring, ettersom Statens vegvesen allerede i dag holder slikt register. Bestemmelsen vil med dette harmoniseres med tilsvarende informasjon om kjøretøyverksteder i § 4 siste ledd.

§ 5 vedtas med følgende ordlyd:

§ 5. Særlig arbeidstillatelse

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 egnet 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 bremseanlegg på tilhenger med tillatt totalvekt ikke over 3 500 kg (O1 og O2).

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

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

Virksomheten skal ha minst én faglig ansvarlig med relevant fagbrev eller som har gjennomgått spesiell opplæring i regi av fabrikant/importør, leverandør eller kursarrangør. Vedkommende skal i tillegg ha dokumentert minimum 6 måneders relevant praksis.

Minst én faglig ansvarlig 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.

Statens vegvesen registrerer opplysninger, herunder personopplysninger i sitt elektroniske register i forbindelse med søknader, godkjenninger, tilsyn og reaksjoner.

2.9 Forslag til § 6. Unntak fra krav til godkjenning

2.9.1 Forslag til og begrunnelse for 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.

Statens vegvesen foreslo en videreføring av ordningen med unntak fra godkjenningsplikten, men med enkelte endringer/justeringer.

2.9.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Forsvarsdepartementet er av den oppfatning at dagens § 5 bokstav f (ny § 6 bokstav f) om unntak for unntak for «reparasjons- og vedlikeholdsarbeid som blir utført av eieren (..) bør videreføres. Forsvarsdepartementet viser til at Forsvarets kjøretøyverksteder, inklusive mobile reparasjonslag, vedlikeholder mange forskjellige militært tilpassede kjøretøy. Dette vedlikeholdes i hovedsak av Forsvarets eget personell som har gjennomgått materiellspesifikk utdanning for arbeid på Forsvarets kjøretøytyper. Dersom dette unntaket fjernes, ønsker Forsvarsdepartementet at det i stedet tas inn et eget unntak i den nye forskriften om arbeid på forsvarssektorens kjøretøy, utført av sektorens eget personell. Forsvarsdepartementet peker på at dersom unntaket videreføres i ny § 6 f vil uansett grunnkravet til dette arbeidet være oppfylt ved at det foretas på forsvarlig måte og av kompetent person, jf. forslag til § 2 i ny forskrift.

Statens vegvesen påpeker at unntaket etter bokstav f videreføres, og vil dekke arbeid på kjøretøy, slik Forsvarsdepartementet beskriver. Det er derfor ikke behov for å særregulere unntak fra godkjenningssplikten for arbeid på forsvarssektorens kjøretøy som foretas på forsvarrets interne verksteder og utføres av sektorens eget personell.

Amcar peker for sitt vedkommende på bokstavene f og g som de viktigste, og mener bestemmelsen ivaretar punkter som er svært viktige og som eksempelvis bransjen i stor grad verken kan eller ønske å håndtere. Dagens unntaksordning ivaretar etter Amcars oppfatning forhold som ansvar og krav. Amcar viser til at uten unntaksordningen ville man kunne risikere at kjøretøyeiere i visse tilfeller ville unnlatt å få kjøretøyene reparert.

Amcar er kjent med at noen klubber i miljøet driver med reparasjoner i sine klubblokaler blant annet som et tilbud for sine medlemmer, og som en form for opplæring spesielt for yngre medlemmer. Amcar jobber for å bevisstgjøre medlemmene sine og tilsluttede klubber om viktigheten av å ivareta entusiastkjøretøy slik at de til enhver tid fremstår i trafiksikker stand.

Amcar ser på bakgrunn av det ovennevnte også et behov for at det i forskriften tas inn unntak for reparasjons- og vedlikeholdsarbeid som foregår i regi av klubb tilsluttet organisasjon. Amcar foreslår på bakgrunn av det ovennevnte følgende tilflyelse i § 6:

i) Reparasjons- og vedlikeholdsarbeid som utføres på kjøretøy i samarbeid med eier, under kontrollerte former i regi av organisert klubb tilsluttet organisasjon.

Statens vegvesen ser positivt på de mange organisasjonene og klubbene som drives med utgangspunkt i spesiell interesse for ulike kjøretøy både med tanke på historie og på kjøretøy med spesiell interesse. Vi mener likevel at vanlig reparasjons- og vedlikeholdsarbeid må skje i henhold til reguleringene i denne forskriften. Som nevnt i § 1 er formålet med forskriften å ivareta trafiksikkerhet, driftssikkerhet og miljø, og det er med utgangspunkt i dette at det er satt krav om godkjenning for personer og virksomheter som vil utføre arbeid på kjøretøy.

Klubber og organisasjoner som fyller vilkårene til å bli godkjente som verksted, kan søke om godkjenning og vil dermed kunne drive slikt arbeid som Amcar beskriver. Utover dette vil kompetansepersoner i disse miljøene kunne informere og veilede eiere om hvordan de blant annet kan vedlikeholde sine kjøretøy. Vi mener at argumentet om at man uten en unntaksordning som Amcar beskriver vil risikere at eier unnlater å reparere kjøretøyet, ikke er relevant da dette vil kunne fremmes for mange grupper av kjøretøyeiere.

Utdanningsdirektoratet viser til § 6 a, og mener det i høringsnotatet fremstår noe uklart hvilke utdanningsløp dette dreier seg om, siden ingen av utdanningsløpende i videregående opplæring fører til yrkestittelen «mekaniker».

Statens vegvesen tar innspillet til etterretning, og presiserer at uttrykket «mekaniker» ikke er brukt i selve forskrifteksten.

NAF er av den oppfatning at punktene b) og f) i dagens forskrift bør beholdes slik det fremgår av forskriften. Det vises til at det må kunne gjøres enkle reparasjoner og

utskiftinger på ikke-vitale deler av kjøretøyet uten at dette må skje på et godkjent verksted. Med enkle reparasjoner vises det til skift av oljefilter, vindusviskere, batteri mv. NAF ser heller ingen grunn til å sette en eventuell begrensning knyttet til om det er beskrevet i bilens instruksjonsbok eller ikke. NAF hevder dermed det er riktig å videreføre eiers rett til å utføre reparasjoner på eget kjøretøy slik det er definert i forskriften. Det er deres erfaring at det i stor grad er eiere og bilentusiaster av «eldre» biler som «skrur» selv. Dette vil som oftest være biler som ikke har avanserte systemer som krever stor grad av spesialkompetanse.

NAF deler Statens vegvesen sitt syn om at «sikkerhetsventilen» i forslagets § 2 som oppstiller krav om forsvarlighet og kompetanse hos den som skal foreta arbeid på kjøretøy, vil være tilstrekkelig.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg er av den oppfatning at begrepet «enkle reparasjoner og utskiftinger» som er benyttet i bokstav b) er for generelt, og at fortolkningen av dette varierer. I følge disse høringsinstansene må dette defineres bedre.

Statens vegvesen er til en viss grad enig i at begrepene i forskriften har en generell karakter. Statens vegvesen vil i retningslinjer til forskriften gi angivelse på hva som til enhver til må forstås som «enkle reparasjoner og utskiftinger». Slik eksemplifisering og angivelse er hensiktsmessig å ta inn i retningslinjer til forskriften, som enkelt vil kunne endres ved utvikling i kjøretøy- og reparasjonsteknologien.

2.9.3 § 6 bokstav e

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg er sterkt i mot tillatelse til av- og påmontering. Begrunnelsen for motstanden er at dette skal gripe inn i annen kjøretøyteknologi utover komponenten, og således betinger nødvendig kompetanse og utstyr. I følge aktørene må av- og påmontering betraktes som godkjenningspliktig arbeid, som kun godkjente virksomheter kan utføre.

Statens vegvesen sin erfaring med såkalte «komponentverksteder» er at det er blitt færre av disse med årene. De mest aktuelle er de som overhaler eller bygger opp motorer og girkasser. Videre er det veldig få av disse som har fått skriftlig tillatelse til av- og påmontering av komponenter, noe det også er satt strenge krav til i forskriften. De som trenger slik tillatelse må søke skriftlig og må dokumentere kompetanse/kvalifikasjoner, og det må foreligge spesielle grunner for å kunne gis slik tillatelse. Eksempel på spesiell grunn kan være for spesialistvirksomheter som reparerer og vedlikeholder automatgirkasser og hvor disse ofte må «kjøres» i kjøretøyet for endelig programmering og ferdigstilling.

Med utgangspunkt i at dette gjelder få tilfeller og at det er satt strenge krav til å gi slik tillatelse, finner Statens vegvesen å opprettholde vårt høringsforslag på dette punktet.

2.9.4 § 6 bokstav f og g

Amcar støtter Statens vegvesen sitt forslag om at unntaket ikke skal gjelde dersom det foretas reparasjonsarbeid med omfattende skade som definert i kjøretøyforskriften § 7-2, og støtter åpningen for at man i enkelttilfeller etter søknad til Statens vegvesen kan få tillatelse til slikt arbeid.

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) mener bedriftsverksteder ikke skal unntas fra godkjenningsplikten i § 6. Det vises til at det her dreier seg om verksteder som ofte arbeider med større kjøretøy som lastebiler og busser. I følge Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) vil det lett oppstå avgrensingsproblemer slik eierstrukturer i dag er konstruert. Det vises videre til hensyn til publikum og andre trafikanter at slike verksteder går inn under samme godkjenningskategori som andre verksteder.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg er av den oppfatning at bedriftinterne verksteder som utfører arbeid på kjøretøy som ferdes på offentlig veg, bør omfattes av forskriften slik at kravet om verkstedgodkjenning også gjelder for disse.

Statens vegvesen viser til at det ved revisjonen i 2013 ble gjort en grundig vurdering av hvorvidt bedriftsverksteder skulle være unntatt fra godkjenningsplikten eller ikke. Det ble da trukket samme konklusjon som i denne høringen. Hovedargumentet for at vi gikk for å videreføre denne ordningen er grunnkravet om at reparasjons- og vedlikeholdsarbeidet utført av kjøretøyets eier skal foretas på forsvarlig måte av kompetent person, jf. forskriften § 2. Dette kravet gjelder uavhengig av hvem som utfører arbeidet, og kravet til kompetanse og forsvarlighet ved utførelse av arbeidet gjelder på samme måte for bedriftsverkstedene. Det presiseres at 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 så lenge det er snakk om arbeid på egne kjøretøy. Unntaket retter seg bl.a. mot virksomheter som etablerer og driver bedriftsverksteder.

En endring av dette unntaket vil også ha veldig store ringvirkninger da det er både mange og store virksomheter som har eget bedriftsverksted. Mange av de store kollektivselskapene, transportselskapene og større entreprenører har egne bedriftsverksteder som vedlikeholder egen kjøretøypark. Slik vi ser det måtte en så omgripende endring i forskriften høres spesielt. I denne omgang har vi fjernet muligheten til å reparere kjøretøy som er registrert på eieren dersom det gjelder reparasjon av omfattende skade. Arbeid på kjøretøy med omfattende skade stiller særlige krav til kompetanse og utstyr, og det er med grunnlag i dette at slikt arbeid ikke tillates utført av eier/bedriftsverksted. Med utgangspunkt i dette finner Statens vegvesen å opprettholde vårt forslag på dette punktet.

Norsk Veteranvogn Klubb mener begrensningen i § 6 bokstav g er altfor snever i forhold til fremtidens utfordringer for veteranbileierne. Deres oppfatning er at adgangen til å reparere eget kjøretøy ikke kan være begrenset til kjøretøy som er, eller har vært registrert på eieren. Det vises til at det utføres mye restaureringsarbeid på veteranbiler som eies av den som restaurerer, men som eieren ikke har hatt registrert. I flere tilfeller kan kjøretøyet ikke

fremstilles for godkjenning før etter at det er utført betydelig arbeid på det. Det foreslås derfor at forskriften åpner for at eier kan arbeid på eget kjøretøy også om det ikke er, eller har vært registrert på eieren.

Statens vegvesen peker på at utgangspunktet for unntaket i bokstav g er kjøretøy registrert på eieren eller har vært registrert i eierens navn på tidspunktet for eventuell avskilting. Presiseringen er gitt for å tydeliggjøre at unntaket er begrenset til de tilfeller eier faktisk fortsatt er reell eier. Det innebærer at for tilfeller der man er oppført som ny eier i henhold til innlevert kun salgsmelding, ikke kan benytte seg av unntaket. I de tilfeller det imidlertid er snakk om restaurering av kjøretøy og der restaureringsobjektet ikke kan bli registrert på ny eier før de er ferdig restaurert, kan likevel ny eier etter salgsmelding aksepteres som eier etter denne bestemmelsen. Utover dette er det ikke ønskelig å åpne for ytterligere unntak, da vi mener dette ville kunne føre til omgåelser, eksempelvis av brukbilforhandlere som kjøper og selger biler.

Norges Lastebileierforbund påpeker noe de oppfatter som utfordringer med ny forskrift. Det er vist til at mange transportbedrifter ligger lokalisert langt fra nærmeste verksted som utfører godkjenningspliktig arbeid. Disse er i mange tilfeller avhengig av at bedriftens kjøretøy kan repareres av internt personell, eller andre lokale verksteder. Dette for å kunne utføre arbeidet på en slik måte at kjøretøyene er trafiksikre på veien. I tillegg til dette kan det være lange ventetider på adgang til godkjente verksteder som resulterer i unødige lang ståtid, kostbare reiser og med tapt arbeidsfortjeneste for lastebileieren. NLF mener den spesifikke oppstillingen av hvilke oppgaver som må utføres av godkjenningspliktig verksted, vil i praksis svært lite kunne utføres av eget personell. NLF mener forskriften må åpne for at «nødreparasjoner» kan utføres forutsatt at tilfredsstillende trafiksikkerhet kan oppnås. NLF ber om at det i forskriften innføres at reparasjoner kan utføres av eier/leaser under forutsetning av veitrafikklovens §23.

Norges Lastebileierforbund peker videre på at det i dag er mange lastebileiere som drifter egne verksteder for vedlikehold og reparasjoner på egen kjøretøypark. For at de skal beholde sin konkurransevne, er det viktig å holde kostnadene nede sett i forhold til det å benytte verksteder med meget høye reservedels- og timepriser. Disse interne verkstedene vil i følge NLF aldri kunne utstyres og inneha spisskompetanse tilnærmet et godkjent verksted, men de har i de fleste tilfeller utstyr, kompetanse og erfaring nok til utføre er fullgod reparasjon. Krav til forsvarlighet og kompetanse vil gjelde uansett.

Norges Lastebileierforbund viser til § 2 annet ledd siste setning at forskriften også skal gjelde ikke-godkjenningspliktig arbeid. NLF finner denne delen av forskriften som meget begrensende for eget ansvar for å holde kjøretøyet i forskriftsmessig og trafiksikker stand, og vil i praksis ikke være gjennomførbart. Det foreligger heller ingen dokumentasjon på at arbeider utført av enkeltpersoner ansatt i transportvirksomheter utgjør en trafiksikkerhetsrisiko. NLF foreslår på bakgrunn av dette følgende tilføyelse i § 6 bokstav f:

Unntaket gjelder også ansatte i virksomheter som utfører arbeid på eget og/eller leaset kjøretøy.

Statens vegvesen mener Norges Lastebileierforbund sine innspill i denne konteksten må bygge på misforståelse. Etter § 6 bokstav c er det gitt unntak fra godkjenningsplikten for nødreparasjon på kjøretøy som nødvendig del av redningstjeneste. Videre gjelder unntaket i § 6 bokstav f både for fysiske og juridiske personer, typisk virksomheter som etablerer og driver bedriftsverksteder. Ved forskriftsrevisjonen i 2013 ble unntaket også utvidet til å gjelde leasede kjøretøy. Unntaket etter § 6 bokstav f gir således internt personell (både ansatte og sjåfører) i virksomheten anledning til å utføre arbeid på virksomhetens kjøretøy under forutsetning av at grunnkravet i § 2 er oppfylt.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener unntaket i bokstav f er utilstrekkelig og at det derfor må gjøres tilføyelser. De foreslår følgende formulering i siste setning:

Unntaket gjelder heller ikke dersom det foretas reparasjonsarbeid på kjøretøy med omfattende skade som definert i kapittel 1, med mindre Statens vegvesen i spesielle tilfeller har gitt tillatelse til slikt arbeid, eller dersom arbeidet griper inn i sikkerhetskomponenter, førerassistentkomponenter og/eller nødvendiggjør kalibrering i etterkant, samt dersom kravene i § 2 andre ledd ikke er oppfylt.

Statens vegvesen viser til at bestemmelsen allerede er innskrenket i høringsforslaget slik at det som den klare hovedregel ikke vil være tillatt å utføre arbeid med omfattende skade, det vil si strukturelle skader. *Statens vegvesen* ønsker utover dette ikke å stenge for arbeid på sikkerhetskomponenter eller førerassistentsystemer. Forutsetningen for å påta seg slikt arbeid er at grunnkravet i § 2 er oppfylt.

Statens vegvesen foreslår at det i forslag til § 6 bokstav h tas inn ordet «utelukkende» slik at det blir «(..) kjøretøy som utelukkende nyttes til(..)», for å hindre at de som får lisensiert en ordinær bil kan få «hvem som helst» til å reparere denne bilen.

§ 6 vedtas etter dette med 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 utelukkende 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.

2.10 Forslag til § 7. Krav til lokaler og teknisk utstyr for kjøretøyverksted

2.10.1 Forslag til og begrunnelse for 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) Motorsykel- og mopedverksted skal ha løftebenk/løftebord.*
- c) Skadeverksted 01 skal ha nødvendig måle- og sammenføyingsutstyr.*
- d) Skadeverksted 02 skal ha rettebenk og nødvendig måle- og sammenføyingsutstyr.*
- e) Hjulustrustningsverksted skal ha utstyr for reparasjon av dekk og utstyr for kontroll av hjulstilling.*
- f) Påbyggerverksted skal ha utstyr for mekaniske arbeider på kjøretøyenes ramme og påbygg.*
- g) 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.

Statens vegvesen foreslo å videreføre gjeldende § 6 med å regulere minstekrav til utstyr for verkstedkategoriene. Som følge av opprettelsen av to nye verkstedkategorien for skadereparasjoner, ble det foreslått pliktig utstyrskrav for skaderverksted 01 og 02. Det ble i tillegg foreslått at krav om at teknisk utstyr skal være vedlikeholdt og kalibrert, ble tatt inn i bestemmelsen. Endelig ble det foreslått i bestemmelsen å sikre hjemmel for at Statens vegvesen i nærmere retningslinjer til forskriften kan fastsette krav til lokaler, verktøy og utstyr for de ulike verkstedkategoriene.

2.10.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Finans Norge Forsikringsdrift v/Bilskadekontoret, Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener bilverksted 01 også bør ha krav til bremseprøver. Det pekes på at det i retningslinjene bør legges til at bilverksted 01 skal ha bremseprøver.

Statens vegvesen har vurdert om det skal kreves bremseprøver også for bilverksted 01, men opprettholder sitt opprinnelige forslag om at bilverksted 01 ikke trenger bremseprøver. Om virksomheten skal ha slikt utstyr vil avhenge av hvilke tjenester virksomheten skal tilby. Eksempelvis vil virksomheten kunne reparere mange bremser med påfølgende prøvekjøring fremfor å bruke bremseprøver. De fleste virksomhetene med godkjenning som bilverksted 01 har likevel bremseprøver gjennom godkjenning også som kontrollorgan.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener forskriften i større grad må stille krav til lokaler og utstyr, også utstyr som produsenten eventuelt krever for å kunne etterfølge gitte anvisninger. Det er spesifikt gitt forslag om at skadeverksted 01 og 02 skal ha nødvendig kalibreringsutstyr. Videre at teknisk utstyr er kalibrert i henhold til utstyrprodusentens krav. Det foreslås at siste setning i første ledd endres til:

Teknisk utstyr skal i tillegg være vedlikeholdt og kalibrert i henhold til utstyrsprodusentens krav og anerkjente kalibreringsmetoder.

Statens vegvesen gjentar at hvilket utstyr verkstedet trenger, vil avhenge av hvilke tjenester og arbeid den tilbyr. Utover minimumskravet av utstyr som virksomheten selv må ha etter annet ledd, vil det ikke være krav at skadeverksted 01 og 02 selv må ha eksempelvis nødvendig kalibreringsutstyr for styrings- og førerassistentsystemer. Der det er behov for nødvendig kalibreringsutstyr eller annet utstyr, vil virksomheten kunne leie/kjøpe/ha avtale om tilgang til utstyret.

Hva gjelder krav om at utstyret skal være vedlikeholdt og kalibrert, anser Statens vegvesen det som hensiktsmessig at dette fremgår av retningslinjer til forskriften, fremfor selve

forskriften. Kravnivået i forskriften om at utstyr skal være kalibrert «i henhold til anerkjente kalibreringsmetoder» opprettholdes. Det presiseres at uttrykket som er nyttet innebærer at utstyret kan være kalibrert etter fabrikantens anvisninger, men kan også være kalibrert etter andre anerkjente kalibreringsmetoder.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener rekkefølgen for annet og tredje ledd delvis er ulogiske, da det er mest naturlig at de generelle kravene kommer før de spesifikke kravene. Videre at de spesifikke kravene til utstyr nærmest er selvfølgelige, og utstyret som nevnes bare er en liten del av det totale utstyret og verktøyet som kreves for å kunne drive godkjent verksted. Etter deres oppfatning burde denne delen av bestemmelsen fastslå at det stilles krav om nødvendig utstyr og verktøy for de arbeidsoperasjonene som verkstedet skal utføre, og vise til at Statens vegvesen i retningslinjer har spesifikke krav til hvilket utstyr og hvilke verktøy som minimum kreves for den enkelte verkstedkategori.

Statens vegvesen bygger systematikken i § 7 på at annet ledd definerer utstyr som virksomheten selv er pliktig til å ha, mens tredje ledd definerer utstyr utover annet ledd som virksomheten på andre måter kan ha tilgang til (leie, lån, samarbeidsavtale o.l.).

Endelig viser *Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg* til definisjonen i § 2 om kompetent person at tilgang til nødvendig verktøy og utstyr, inkludert utstyr som produsenten eventuelt krever for å kunne etterfølge gitte anvisninger, er sentrale. Som en naturlig følge av dette mener de at § 7 også må presisere at utstyrskravene inkluderer utstyr som kjøretøyprodusenten krever for å kunne etterfølge gitte anvisninger.

Statens vegvesen er enige i at uttrykket «på forsvarlig måte av kompetent person» i § 2 betyr 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. Derimot ønsker ikke Statens vegvesen et regime som legger til grunn at kun kjøretøyprodusentens anvisninger gjelder. Som nevnt i kommentarene til § 2 bygger verkstedforskriften på en forutsetning om at «forsvarlig måte» innebærer anerkjente metoder, enten gjennom fabrikantens anvisninger, eller som andre metoder i bransjen som er anerkjent og regnet som forsvarlige.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg peker på enkelte virksomheter som etablerer provisoriske løsninger i form av telt ol. der man tilbyr verkstedtjenester og godkjenningspliktig arbeid, for eksempel tjenester knyttet til dekk og hjul. Disse mener at temporære verksteder representerer en uønsket utvikling av flere grunner og at det i § 7 bør slås fast at temporære verksteder ikke tilfredsstillende kravene til lokaler.

Statens vegvesen antar høringsinstansene her sikter særlig til virksomheter med særlig arbeidstillatelse på hjul som i enkelte tilfeller utfører arbeid fra containere eller andre former for temporære lokaler. For særlig arbeidstillatelse gjelder kravet om *egnet sted* og

nødvendige tillatelser, jf. § 5. Virksomhet som søker om særlig arbeidstillatelse skal dokumentere at de har tillatelse fra andre myndigheter tilsvarende det som gjelder for krav for kjøretøyverksteder. Med nødvendige tillatelser forstås tillatelser fra Arbeidstilsynet, forurensningsmyndighet, kommune mv. Kravet om nødvendige tillatelser fra andre myndigheter anses oppfylt ved at søker dokumenterer slike tillatelser ved hjelp av ferdigattest, ev. midlertidig brukstillatelse, fra kommune, jf. plan- og bygningsloven § 21–10, jf. også § 21–5. Så fremt virksomheten oppfyller vilkårene for nødvendige tillatelser og lokalitetene etter vår vurdering anses som egnet for formålet, vil det ligge utenfor Statens vegvesens myndighet å nekte godkjenning på bakgrunn av at lokalene er temporære.

§ 7 – Krav til lokaler og teknisk utstyr for kjøretøyverksted – vedtas som opprinnelig foreslått i høringsnotatet.

2.11 Forslag til § 7a. Mobile verkstedtjenester

2.11.1 Forslag og begrunnelse for ordlyd

§ 7a. 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.

Statens vegvesen foreslo en ny bestemmelse med adgang til – på visse vilkår og forutsetninger – å utføre mobile verkstedtjenester. Adgangen til mobile tjenester ble foreslått å gjelde både virksomheter med godkjenning som kjøretøyverksted og virksomheter med særlig arbeidstillatelse.

2.11.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) gir en bemerkning av lovteknisk karakter. Det foreslås at § 7a enten inngår i § 7 (krav til lokaler og teknisk utstyr) eller gis betegnelsen § 8. Det vises til at slike bokstavløsninger først og fremst er brukt som nødløsninger i forbindelse med at nye regler skal inn i eldre lovgivning og ikke i forbindelse med nye lover og forskrifter.

Statens vegvesen er kjent med at det også i annen lovgivning benyttes bokstavhenvisning som en forlengelse av en bestemmelse som fastsetter det alminnelige utgangspunktet, og ikke kun som nødløsninger. Statens vegvesen opprettholder bestemmelsen med benevnelsen § 7a.

BUS AS viser til forslagetets annet ledd og foreslår en tilføyelse slik at bestemmelsen blir lydende slik:

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

BUS AS viser i begrunnelsen til at fordelene med at kvalitetssikringssystemet er tilgjengelig når man utfører arbeid utenfor virksomhetens lokaler er mange, blant annet at prosedyrer som følges ved utførelse av arbeidet er tilgjengelige, tilgang til forskrifter, lovverk og ikke minst at man har mulighet til å registrere avvik fortløpende.

Statens vegvesen støtter BUS sitt innspill om at virksomheten skal ha tilgang til prosedyrer som følges ved utførelse av arbeidet, tilgang til regelverk og avviksregistrering. Statens vegvesen vil imidlertid ikke sette som krav overfor virksomheter at slike prosedyrer og registreringer kun skal følge av et kvalitetsstyringssystem. Nevnte prosedyrer og beskrivelser vil virksomhetene kunne ta inn gjennom egne egnede systemer. Innspillet fra BUS om krav til elektronisk tilgang til virksomhetens kvalitetsstyringssystem, tas ikke til følge.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener det er en forutsetning for mobile verkstedtjenester at disse vilkårene blir omfattende slik at de detaljregulerer nødvendige forhold. Det er foreslått at siste setning i første ledd endres til «mobile verkstedtjenester kan kun tilbys av kjøretøyverksteder som allerede er godkjent av Statens vegvesen, og i et omfang som står i forhold til den eksisterende verkstedgodkjenningen».

*Statens vegvesen mener det ikke lar seg gjøre å detaljregulere alle nødvendige forhold for adgangen til mobile verkstedtjenester. Retningslinjer til forskriften vil derfor bygge på en rekke vilkår av skjønnsmessig karakter, der det vil være virksomhetens ansvar å påse at den oppfyller vilkårene for å utføre mobile verkstedtjenester. Hva gjelder det konkrete forslaget fra *Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg*, mener Statens vegvesen det allerede er ivarettatt i ordlyden i § 7a om at virksomheter skal ha godkjenning som kjøretøyverksted eller særlig arbeidstillatelse for å kunne søke om mobile verkstedtjenester.*

Så langt det gjelder kravet om at de mobile verkstedtjenestene skal stå i forhold til den eksisterende verkstedgodkjenningen, mener Statens vegvesen dette allerede er hensyntatt gjennom § 7a første ledd annet punktum. Statens vegvesen vil i retningslinjer til forskriften angi vurderingskriterier og vilkår for å ta stilling til om de mobile verkstedtjenestene faktisk står i et rimelig forhold til den ordinære verksteddriften. Det samme vil konkret kunne gjøres i de tillatelse som måtte bli gitt.

Tesla Norway AS ønsker en presisering av hva som menes med «virksomhet» og om det er tenkt på selskap med flere servicepunkter og verksteder eller om det menes det lokale verkstedet/servicesenteret.

Statens vegvesen har i sin utforming av forslag til § 7a lagt til grunn at de mobile verkstedtjenestene kun skal skje der det er gitt tillatelse, og at tjeneste tilbys av den

virksomheten verkstedgodkjenningen er knyttet til. Det innebærer at tillatelse for mobile verkstedtjenester er knyttet til et konkret verksted (verkstedgodkjenning), og ikke et selskap med flere tilhørende servicepunkter.

Tesla Norway AS mener kompetansekravet til fagbrev er urimelig strengt og foreslår at virksomheten skal kunne utføre mobile servicetjenester med en mekaniker som har dokumentert kompetanse i henhold til de skadeårsaker og underliggende systemer som det skal arbeides med. Det er henvist til at dersom virksomheten har en «intern utdanning» som dokumenteres i et kompetansekartleggingssystem og er underlagt virksomhetens faglige styring bør det være tilstrekkelig. *Tesla Norway AS* mener kravet til relevant fagbrev eller annen relevant utdanning skal fravikes hvis selskapet eller bedriften som utfører mobile verkstedtjenester kan vise til interne ansettelseskrav og utdannings- og kursvirksomhet som kan dokumenteres, overprøves, evalueres og disse dekker eller overgår kompetanse- og erfaringsbehovet for de servicetjenester og reparasjoner virksomheten har søkt om å få utføre. Som argument for dette synspunktet er at arbeid som er tenkt utført etter § 7 a er lettere serviceoppdrag og reparasjoner av mindre komplisert art, og som således ikke forsvarer bruken av de mest kunnskapsrike og kompetansetunge ressursene virksomheten har til disposisjon.

Statens vegvesen har gjennomgått Teslas innspill om at kravet er fagbrev er urimelig strengt og vurdert om det kan aksepteres kompetanse gjennom interne kurs/opplæring. Regimet med mobile verkstedtjenester for kjøretøyverksteder representerer et nytt element i verkstedlovgivningen, og det tilsier at det er et behov for å stille strenge krav til denne type tjenester. Ettersom ordningen er i en startfase, at omfanget av slike tilbud i bransjen per nå er uvis, og for å sikre at arbeidet utenfor virksomhetens lokaler holder riktig kvalitet, mener *Statens vegvesen* det er rimelig å stille krav om fagbrev for personellet som skal utføre mobile verkstedtjenester. Dette har også sammenheng med at arbeidet vil foregå uten teknisk leders tilstedeværelse, og utenfor virksomhetens fysiske lokaler. Det er derimot ikke stilt tilleggskrav om praksis i tillegg til kravet om fagbrev. *Statens vegvesen* vil etter noe tid måtte evaluere forskriften, og se om det er behov for å justere kompetansekravene.

Tesla Norway AS' oppfatning er endelig at det er urimelig strengt at virksomheten skal få tilbakekalling til å drive kjøretøyverksted hvis det begås brudd på eventuelle vilkår i den delen som kun omfatter mobile verkstedtjenester.

Statens vegvesen viser til forslag til § 19 om reaksjoner som kan rettes mot godkjente virksomheter i de tilfeller det ved tilsyn avdekkes overtredelser som angitt i bestemmelsen. Det klare utgangspunktet er at reaksjonene rettes seg mot virksomheten som sådan, og kan iverksettes når det objektivt sett foreligger en overtredelse av regelverket og uten hensyn til skyld. Når § 19 gir *Statens vegvesen* myndighet til – etter en nærmere skjønnsmessig vurdering – å tilbakekalle virksomhetens godkjenning som sådan, ligger det implisitt at *Statens vegvesen* også har myndighet til å tilbakekalle deler av virksomhetens godkjenning «fra mer til det mindre-prinsipp». Hvorvidt det skal reageres og i tilfelle hvor strengt, herunder mot hele eller deler av virksomhetens godkjenning, må bero på et konkret skjønn der blant annet omfanget av forskriftsbrudd, det nærmere innholdet i bruddene og skyldmomentet vil være relevante, saklige vurderingstemaer.

§ 7a vedtas med følgende ordlyd:

§ 7a. Mobile verkstedtjenester

Virksomheter godkjent etter § 5 eller kapittel 3 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.

2.12 Forslag til § 8. Regelverk m.m.

2.12.1 Forslag og begrunnelse for ordlyd

§ 8. Regelverk m.m.

Godkjent kjøretøyverksted skal til enhver tid ha tilgjengelig oppdatert regelverk for reparasjonsvirksomhet og nødvendige tekniske data for de kjøretøyene som skal repareres.

Statens vegvesen foreslo en videreføring av gjeldende § 7 utenfor noen endringer.

2.12.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener § 8 må presisere at nødvendige tekniske data for de kjøretøyene som skal repareres, også inkluderer oppdaterte reparasjonsmanualer fra kjøretøyprodusenter. Det foreslås at det i forskriften bør henvises til aktuelle forordninger og forskriften fra EU som regulerer retten til å få tilgang til tekniske data fra kjøretøyprodusentene.

Statens vegvesen mener det er tilstrekkelig at virksomheter har de nødvendige tekniske data, og ser ikke behovet for å regulere i verkstedforskriften hvordan disse skal kunne anskaffes eller utleveres. Hva gjelder reparasjonsanvisninger som benyttes for det konkrete arbeidet, legges det til grunn at de til enhver tid er gjeldende anvisninger nyttes.

§ 8 vedtas slik opprinnelig foreslått.

2.13 Forslag til § 9. Teknisk leder og kompetent stedfortreder

2.13.1 Forslag og begrunnelse for ordlyd

§ 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 stedfortreder i Statens vegvesens elektroniske register i forbindelse med søknader, godkjenninger, tilsyn og reaksjoner.

Statens vegvesen foreslo ny § 9 som delvis bygger på gjeldende § 8, men med vesentlige nye elementer i form av personlig godkjenning for rollen som teknisk leder og stedfortreder samt harmonisering av innholdet i bestemmelsen til pkk-forskriften § 10 tredje ledd.

2.13.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg støtter forslaget om at rollen som teknisk leder og kompetent stedfortreder skal være gitt personlig godkjenning av Statens vegvesen. De mener imidlertid det rent språklig er unødvendig å bruke begrepet «kompetent» stedfortreder når det presiseres at vedkommende må ha godkjenning som teknisk leder, jf. 10.

Statens vegvesen støtter innspillet om at begrepet «kompetent» kan fremstå som overflødig, all den tid vedkommende trer inn i teknisk leders rolle, og i det anses å være kompetent ved å oppfylle samme krav som til teknisk leder. Begrepet «kompetent» vil på bakgrunn av dette sløyfes samtlige steder det er gitt slike henvisninger i forskriften.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg tolker formuleringene i annet ledd som at teknisk leders tilstedeværelse må være tilstrekkelig for å sikre at arbeidet utføres i samsvar med krav fastsatt i lov og forskrift. Med andre ord at teknisk leder ikke må være tilstede til enhver tid og kan være fraværende i et omfang der fraværet ikke går utover hans plikter etter forskriften.

Statens vegvesen viser til tidligere endringer i forskriften fra 1. oktober 2018 der det ble lempet på kravet til teknisk leder og stedfortreders tilstedeværelse i verkstedet. Bestemmelsen videreføres i ny forskrift, og innebærer at det ikke vil være et vilkår for å kunne utføre godkjenningspliktig arbeid i verkstedet at teknisk leder/stedfortreder er tilstede i virksomhetens lokaler til enhver tid.

§ 9 vedtas etter dette med følgende ordlyd:

§ 9. Teknisk leder og stedfortreder

Godkjent kjøretøyverksted skal ha en teknisk leder med stedfortreder som er godkjent av Statens vegvesen. Statens vegvesen kan ved godkjenning av virksomheten gjøre unntak fra kravet til 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 stedfortreder. Stedfortreder må ha godkjenning som teknisk leder, jf. § 10.

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

2.14 Forslag til § 10. Krav til teknisk leder

2.14.1 Forslag og begrunnelse for ordlyd

§ 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) Påbyggverksted: 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 oppfylder kravene til godkjenning plikter å melde fra om dette til Statens vegvesen.

Statens vegvesen foreslo ny § 10, som i utgangspunktet er en videreføring av gjeldende § 9 med med flere endringer av materiell karakter. Blant annet ordningen med personlig godkjenning i første ledd, lemping på lengden av praksis for samtlige verkstedkategorier, fjerning av kravet til relevant arbeid i minst 3 av de siste 10 årene, og en oppmykning av tolkningen av kravet om «annen relevant utdanning eller praksis».

2.14.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Utdanningsdirektoratet peker på at læreplanene i yrkesfaglige utdanningsprogram fornyes og skal være klare til bruk fra august 2021 for VG2 og august 2022 for VG3, inkludert læreplaner for fag som omtales i denne høringen. Utdanningsdirektoratet informerer videre at det opprettes et nytt lærefag «VG3 bilpleiefaget».

Statens vegvesen merker seg innspillet fra Utdanningsdirektoratet. Bilpleiefaget ligger utenfor forskriftens virkeområde, men Statens vegvesen har for ordens skyld dobbeltsjekk for å påse at de aktuelle fagbrevene forskriften henvisninger til er oppdaterte med fagbrevtitler og innhold.

Volmax viser til forslaget om krav til fagbrev som bilskadereparatør for teknisk leder ved skadeverksted 02. I følge Volmax er faget bilskadereparatør primært rettet mot personbil, mens lastebil og buss har en vesentlig annen oppbygging og inkluderer påbygg og utstyr. Volmax mener derfor at for skadeverksted tunge kjøretøy, vil fagbrev tunge kjøretøy være mer likeverdig bakgrunn sammenliknet med bilskadereparatør. Sekundært at det må legges opp til en praksis der fagbrev tunge kjøretøy vurderes som relevant bakgrunn for skadeverksted 02 på tunge kjøretøy.

Statens vegvesen viser til at § 10 fjerde ledd åpner for at teknisk leder kan gis godkjenning på bakgrunn av «*annen relevant utdanning eller praksis*» dersom Statens vegvesen finner den likeverdig med kravene oppstilt i annet ledd. Eksempelvis vil fagbrev på tunge med langvarig praksis med arbeid på skadereparasjoner på tunge kjøretøy, etter en konkret vurdering, kunne aksepteres. 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 annet ledd. Vi viser for øvrig til kommentarene til fjerde ledd i høringsnotatet (punkt 9.9.11, s. 48–49).

2.14.3 Påbyggerverksted

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg sin oppfatning er at fagbrevene for industrimekaniker og industrimontør gjenspeiler fagkunnskap som begge er relevante når det gjelder nødvendig fagkunnskap for teknisk leder på et påbyggerverksted. Disse aktørene støtter derfor forslaget om å sidestille disse to fagbrevene.

Statens vegvesen tar innspillet fra bransjeorganisasjonene til etterretning, og vil beholde fagbrevkategoriene for industrimekaniker og industrimontør på påbyggerverksted.

2.14.4 Krav om norskkunnskap for teknisk leder

Amcar anser det som hensiktsmessig at det bør stilles krav til norskkunnskap for teknisk leder og stedfortreder på lik linje med krav satt for kontrollør og teknisk leder i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy. Et slikt krav kan etter Amcars syn begrunnes i forutsetningen om at teknisk leder skal kunne kommunisere med sitt personale på en slik måte at han ivaretar sitt ansvar med å informere, veilede og føre tilsyn med virksomhet.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg viser til at teknisk leder blant annet må kunne tilegne seg innholdet i nasjonalt regelverk, som normalt bare finnes på norsk. I tillegg til sin egen tilegning må vedkommende også kunne videreformidle innholdet til det øvrige personalet. Det er henvist til at teknisk leder i kommunikasjon med Statens vegvesen må kunne forstå og besvare korrespondanse som normalt blir formidlet på norsk. Det at teknisk leder har norskkunnskaper er derfor ansett viktig av flere grunner, og kravene til teknisk leder bør i følge disse derfor inkludere krav om tilstrekkelige norskkunnskaper.

Statens vegvesen har merket seg at samtlige høringsinstanser som har inngitt innspill på dette, har gitt uttrykk for at det bør innføres krav om norskkunnskaper for teknisk leder og stedfortreder ved kjøretøyverksted. Statens vegvesen støtter høringsinstansenes syn om at teknisk leder vil måtte ha en visst nivå av norskferdigheter for å kunne utøve rollen og pliktene sine. Et visst nivå av norskkunnskaper vil også være en avgjørende faktor for at Statens vegvesen sitt tilsynspersonell kan kommunisere og gjennomføre tilsyn med teknisk leders bistand og delaktighet.

Statens vegvesen vedtar etter dette at det innføres krav om norskkunnskaper for teknisk leder og stedfortreder, ved at tilføyes nytt sjette ledd slik:

Teknisk leder skal ha tilstrekkelige norskkunnskaper til å kunne oppfylle sine plikter etter § 9.

Kravet om norskkunnskaper for teknisk leder og stedfortreder skal forstås som et driftskrav og bygger på forutsetningen om at det er arbeidsgivers ansvar å påse at norskkravet er oppfylt. Det kan deretter i tilsynet med virksomhetene undersøkes og vurderes om kravet er oppfylt.

Hva som er å betrakte som tilstrekkelige norskkunnskaper må bero på en konkret vurdering hos Statens vegvesen og der det sannsynliggjøres at avvik og feil i gjennomføringen av arbeidet har en saklig sammenheng med manglende norskkunnskaper hos teknisk leder, evt. at Statens vegvesen mottar og behandler klager der manglende norskkunnskaper er et element i saken. Dette må igjen knyttes til de plikter teknisk leder har til veiledning og for å påse at arbeidet utføres i tråd med regelverket, jf. § 9.

Dersom man i tilsynet skulle avdekke at teknisk leder åpenbart ikke oppfyller kravet om «tilstrekkelige norskkunnskaper» til å utføre sin rolle i henhold til forskriftens krav, kan det stilles krav om at virksomheten innen en gitt frist leverer nærmere dokumentasjon for teknisk leders faktiske norskkunnskaper. Dette kan gjennomføres ved at teknisk leder eksempelvis avlegger og består norskprøve i regi av Nasjonalt fagorgan for kompetansepolitikk (VOX). Også annen type dokumentasjon på tilsvarende nivå, vil kunne aksepteres.

Statens vegvesen vil i retningslinjer til forskriften utarbeide nærmere føringer for tilsynsområdenes vurdering av teknisk leders norskkunnskaper.

Statens vegvesen ser i tillegg etter en ny vurdering av det opprinnelige forslaget til § 10 siste ledd om at «[T]eknisk leder som ikke lenger oppfyller kravene til godkjenning plikter å melde fra om dette til Statens vegvesen» fremstår overflødig. Etter vår oppfatning kan denne delen av bestemmelsen fjernes ettersom teknisk leder som først oppfyller kompetansekravene til å være teknisk leder, ikke kan «miste» denne kompetansen. Statens vegvesen kan heller ikke se andre praktiske formål eller hensyn som tilsier at man bør beholde denne delen av bestemmelsen.

§ 10 vedtas etter dette med endelig ordlyd:

§ 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) Hjulutrustningsverksted: Fagbrev som «reparatør av hjulutrustning», eller 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.*
- h) 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.*
- i) 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 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 skal ha tilstrekkelige norskkunnskaper til å kunne oppfylle sine plikter etter § 9.

2.15 Forslag til § 11. Krav til personale

2.15.1 Forslag og begrunnelse for 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.

Statens vegvesen foreslo en videreføring av bestemmelsen i ny § 11, slik at kravnivået om «nødvendig kompetanse» for mekanikere ble foreslått videreført.

2.15.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Amcar støtter Statens vegvesens vurderinger rundt kompetansekravene til mekanikere ved kjøretøyverksteder, og gir derfor også sin støtte til det foreslåtte innholdet i § 11.

Volmax viser til at det på større verksteder fremover kan bli en økt form for spesialisering/serieproduksjon der de som er gode til å feilsøke gjør det, og de som er flinke til å bytte komponenter fullfører jobben. *Volmax* er på denne bakgrunn enige i den foreslåtte formuleringen.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener første setning i første ledd er vanskelig å kontrollere slik den er formulering i høringsforslaget. Det foreslås at formuleringen endres til:

Personale som utfører arbeid ved godkjent kjøretøyverksted skal ha nødvendig utdanning og dokumentert kompetanse for det arbeidet de utfører.

Statens vegvesen mener kravet om at kompetansen skal være dokumentert, allerede er ivarettatt gjennom krav til innholdet i kvalitetsstyringssystemet. § 16 bokstav b krever at det finnes en beskrivelse av hvilke krav til kompetanse som gjelder ved tilsetting av i ulike rollene, virksomhetens plan for vedlikehold av kompetanse samt registreringer av de ansattes faktiske kompetanse.

§ 11 – Krav til personale – vedtas som foreslått i høringsnotatet.

2.16 Forslag til § 12. Gebyr

2.16.1 Forslag og begrunnelse for ordlyd

§ 12. Gebyr

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.

Statens vegvesen foreslo en ny hjemmel for å kunne innføre gebyr for godkjenninger etter forskriften. Begrunnelsen for å innføre gebyr for godkjenning av verksted og virksomhet med særlig arbeidstillatelse samt teknisk leder/kompetent stedfortreder ved verksted, jf. er delvis at dette er oppgaver som kan karakteriseres som myndighetsbestemt tjeneste der det er fullt mulig å identifisere og beregne gjennomsnittskostnadene ved å produsere og levere tjenesten. Kostnadskomponentene ble foreslått til å være de samme som for godkjenning av kontrollorgan og teknisk leder ved kontrollorgan.

2.16.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg peker på at eksisterende kjøretøyverksteder som vil måtte benytte seg av overgangsordningene, ikke bør belastes med gebyr.

Statens vegvesen viser til omtalen i høringsnotatet til § 23, og presiserer at det i § 23 andre ledd uttrykkelig er regulert at det nettopp for de typetilfellene nevnte høringsinstanser viser til, ikke skal betales gebyr. Virksomheter som skal godkjennes som skadeverksted 02, vil imidlertid gjennomgå en fullverdig søknadsprosess, og bli belastes gebyr for behandling av søknaden.

§ 12 Gebyr vedtas etter dette som foreslått i høringsnotatet.

2.17 Forslag til § 13. Dokumentasjon på godkjenning

2.17.1 Forslag og begrunnelse for 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.

Statens vegvesen foreslo en videreføring av gjeldende § 11, men med enkelte justeringer/endringer.

2.17.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg registrerer at alle verksteder som berøres av endringene i verkstedkategoriene må bestille nytt godkjenningsskilt, og at dette vil påføre bransjen ikke-ubetydelige kostnader. Bransjeaktørene mener at man bør konkurranseutsette produksjonen og distribusjonen av godkjenningsskilt da dette trolig vil bidra til å redusere kostnadene. Aktørene mener uansett at kostnader for godkjenningsskilt uansett bør være inkludert i de gebyrer som reguleres i § 12.

Statens vegvesen viser til punkt 3 om økonomiske og administrative konsekvenser for bransjen der dette blir omtalt nærmere.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener at så langt det gjelder annet ledd om offentliggjøring av opplysninger om godkjente virksomheter, mener disse høringsinstansene at det elektroniske registeret og innholdet bør gjøres lettere tilgjengelig, samt gjøres ytterligere brukervennlig for publikum, for å gjøre valg av godkjente verksteder enda enklere for bileiere.

Statens vegvesen har allerede lansert flere forbedringer i løsningen med «finn godkjente verksteder» på sine nettsider. Nettsidene er under kontinuerlig utvikling, og vi ber om at konkrete innspill og forslag til løsninger meldes til Statens vegvesen.

Statens vegvesen har ved gjennomgangen av høringsssvarene sett behov for å presisere i bestemmelsen at virksomheter ved avvikling/opphevelse skal levere skiltet tilbake til Statens vegvesen. Tilføyelsen innebærer ingen materiell endring, men en kodifisering av gjeldende forvaltningspraksis. Tilføyelsen skal bidra til å forsterke oppfordringen og plikten virksomhetene har til å tilbakelevere skiltet når behovet for å ha det opphører.

§ 13 vedtas etter dette 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. Ved avvikling av virksomhet skal godkjenningsskiltet leveres til Statens vegvesen.

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.

2.18 Forslag til § 14. Plikter som kjøretøyverksteddriften medfører

2.18.1 Forslag og begrunnelse for 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.

Statens vegvesen foreslo en videreføring av gjeldende § 12, men med materielle endringer i deler av bestemmelser knyttet til reparasjon av omfattende skade samt innføring av rapporteringsplikt for virksomheter som utfører omfattende skadereparasjon.

2.18.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Finans Norge Forsikringsdrift v/Bilskadekontoret viser til at ved et fremtidig sentralt skaderegister bør dokumentasjonen oppbevares i minst 10 år. Begrunnelsen for dette er at gjennomsnittsalderen for norske biler er over 10 år og at det trolig vil komme spørsmål om dokumentasjon på reparasjoner som er utført for mer enn 5 år tilbake i tid.

Statens vegvesen har etablert og nedsatt et eget prosjekt etter bestilling fra Samferdselsdepartementet for å utrede hjemmelsgrunnlag for utlevering av skadeopplysninger knyttet til bil. Plikten til å oppbevare dokumentasjon etter § 14 er begrunnet i et rent tilsynsformål, og må derfor ikke forveksles med oppbevaring av dokumentasjon for et eventuelt fremtidig sentralt skaderegister. Datagrunnlaget for et eventuelt skaderegister vil ikke nødvendigvis ha sitt utspring i dokumentasjonen verkstedene må oppbevare ved reparasjon av omfattende skader.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener definisjonen av omfattende skade er mangelfull og ikke ivaretar elementer som er kritiske i forbindelse med skadereparasjoner. I tillegg mener disse høringsinstansene at definisjonen av omfattende skade bør inn i selve verkstedforskriften, enten som en egen bestemmelse eller som et ledd under kapittel 1.

Det foreslås som definisjon av omfattende skade:

Med omfattende skade menes i denne forskrift strukturelle skader på karosseri og konstruksjon, skader på førerassistentsystemer og sikkerhetssystemer som har betydning for både den aktive og passive sikkerheten, samt skader som krever kalibrering i etterkant.

Alternativt foreslår *Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg* at det i § 4 defineres hva slags arbeid som skadeverksted 01 kan tilby og likeledes hva slags arbeid skadeverksted 02 kan tilby. I den forbindelse foreslås det at man heller definerer hva som er enkle reparasjoner, slik at arbeid som ikke faller innenfor denne definisjonen er å anse som komplekse reparasjoner, og som kun skadeverksted 02 kan utføre.

Statens vegvesen har gjennom regelverksarbeidet gjennomgått definisjonen av omfattende skader, i samarbeid med kjøretøyseksjonen i Statens vegvesen som har forvaltningsansvaret for kjøretøyforskriften, og der definisjonen er hentet fra. Statens vegvesen har samlet kommet til at dagens definisjon av omfattende skade er dekkende og hensiktsmessig. Videre at det regelteknisk bør henvises til kjøretøyforskriftens bestemmelser, fremfor en ren gjengivelse av bestemmelsene i verkstedforskriften. Så langt det gjelder grensen av hva som skal defineres som omfattende skader og enkle skader, vil dette beskrives med eksempler gjennom retningslinjer til forskriften.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg støtter forslaget om å rapportere og dokumentere bilskadereparasjonene i nytt elektronisk register, men mener det faktum at høringen ikke datofester etableringen av et slikt register

er for defensivt. I følge disse aktørene må et slikt elektronisk register være etablert senest to år etter at forskriften har trådt i kraft. Det påpekes videre at et slikt elektronisk register ikke på noen måte erstatter behovet for et offentlig sentralt skaderegister, og at det er viktig at Statens vegvesen har samme forståelsen av dette.

Statens vegvesen viser i denne sammenhengen til gjennomgang av høringsinnspill til § 24 (punkt 2.18.2) der tidspunkt for innrapporteringsløsningen vurderes.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener verksteders kjøp, reparasjon og videresalg av innløste biler representerer flere utfordrende problemstillinger, og det er derfor ikke unaturlig at verkstedforskriften også forsøker å regulere disse utfordringene på en bedre måte. Som et minimum foreslås det at det presiseres at kravet om å rapportere og dokumentere bilskadereparasjoner i Statens vegvesens elektroniske register før kjøretøyet tas i bruk, også gjelder innløste kjøretøy.

Statens vegvesen bekrefter at innrapporteringsplikten som vil innføres vil omfatte ethvert kjøretøy som er reparert av godkjent verksted etter omfattende skade etter definisjonen av kjøretøyforskriften, uansett om det tidligere har vært innløst eller ikke. Det påpekes videre at det i § 14 tredje ledd ligger et krav om at reparasjonen skal være dokumentert før kjøretøyet tas i bruk.

Volmax mener den enkleste løsningen for Statens vegvesen vil være å få tilgang til systemene skadeverksteder bruker gjennom forsikringsselskapenes takstprogram. Det vises til at man på denne måten unngår «dobbel bokføring» og merarbeid. Dersom det skulle mangle informasjon i forhold til det forsikringsselskapene krever, kan dette i følge *Volmax'* forslag lagres på samme plass. *Volmax* mener at opprettelse av eget dokumentasjonsregister i Statens vegvesens regi ikke er formålstjenlig.

Statens vegvesen presiserer at dokumentasjonspakken som Statens vegvesen vil kreve gjennom innrapporteringsløsningen, bygger på rene tilsynsformål og derfor ikke nødvendigvis vil være sammenfallende med datagrunnlaget fra forsikringsselskapenes takstprogram. Skadetaksten vil kunne være et utgangspunkt, men Statens vegvesen vil i tillegg kreve annen dokumentasjon som målebrev/nødvendig oppmåling, hjulstillingskontroll/4-hjulsmåling samt billedmaterieell. Statens vegvesen mener derfor ut fra et tilsynsformål at det er formålstjenelig at innrapporteringsløsningen bygger på en annen dokumentasjon enn forsikringsselskapenes takster. For de delene av dokumentasjonspakken som eventuelt vil være identiske, er det imidlertid aktuelt å se på samkjøringsmuligheter.

§ 14 – Plikter som kjøretøyverksteddriften vedtas med følgende ordlyd:

Ved endring av forhold som kan ha betydning for godkjenningen, herunder opphør, flytting, endring av organisasjonsnummer, bytte av teknisk leder og/eller 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.

2.19 Forslag til § 15. Plikt til å opprette kvalitetsstyringssystem

2.19.1 Forslag og begrunnelse for ordlyd

§ 15. Plikt til å opprette 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.

Statens vegvesen foreslo endringer i gjeldende § 13 i ny § 15, for blant annet å klargjøre formålet med etablering og ajourhold av et kvalitetsstyringssystem og hvem som er ansvarlig for at man til enhver tid har et virksomt kvalitetsstyringssystem. Det ble også ansett for et behov for å klargjøre kravet til innhold.

2.19.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener det ikke er direkte intuitivt at plikten til å opprette kvalitetsstyringssystem også gjelder for virksomheter med særlig arbeidstillatelse, og foreslår derfor at dette tydeliggjøres ved å tilføye en siste setning i første ledd «Kravet gjelder også virksomheter med særlig arbeidstillatelse».

Bilglassgruppen mener krav til kvalitetsstyringssystem i §§15–17 bør gjøres gjeldende for virksomheter med særlig arbeidstillatelse etter § 5 mht kvalitetssikring, og mener det vil være unaturlig å ikke ha krav til kvalitetsstyringssystem for disse.

Statens vegvesen har gjort et bevisst valg ved å avgrense plikten til å opprette et kvalitetsstyringssystem til bare å gjelde for godkjente verksteder, jf. forskriften § 4. Begrunnelsen for valget er at ordningen med særlig arbeidstillatelse er ment å være en enklere og mer lempelig ordning med færre formelle krav enn det som er tilfelle for ordinær verkstedgodkjenning. Dette bl.a. fordi arbeidsområdet for den enkelte arbeidstillatelsen er sterkt avgrenset. Et krav om at virksomheter med særlig arbeidstillatelse skal ha etablert og drevet et kvalitetsstyringssystem vil etter vår vurdering være uhensiktsmessig.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg er usikre på om begrepet «kundetilfredshet» som benyttes i andre ledd hører hjemme i en offentlig forskrift, og foreslår derfor at begrepet erstattes med «reparasjonskvalitet».

Statens vegvesen er enig i forlaget om å erstatte uttrykket “kundetilfredshet” med «reparasjonskvalitet» i andre ledd i bestemmelsen. Vi finner det likevel riktig å presisere dette til “riktig reparasjonskvalitet”. Andre ledd må som følge av dette også omformuleres.

§ 15 vedtas etter dette som følger:

§ 15. Plikt til å opprette 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 riktig reparasjonskvalitet.

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.

2.20 Forslag til § 16. Utforming og innhold av kvalitetstyringssystemet

2.20.1 Forslag og begrunnelse for ordlyd

§ 16. Utforming og innhold av kvalitetstyringssystemet

Kvalitetstyringssystemet 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 godkjenningssattester for teknisk utstyr.*
- f) Prosedyrebeskrivelse for og registreringer av avvikshåndtering.*

Statens vegvesen foreslo ny § 16 som innebærer en vesentlig omarbeiding i forhold til gjeldende § 14. Formålet med endringene har vært at systemet i større grad enn tidligere skal sikre at kvalitetsspraksis registreres (dokumenteres) og evalueres for på denne måten å bidra til kontinuerlig forbedring.

2.20.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Amcar er svært positive til at det stilles krav til prosedyrebeskrivelse av alle typer avvik, herunder også avvik framkommet gjennom kundeklager, og at det stilles krav til at avvikene følges for å forbedre praksis.

Statens vegvesen har på eget initiativ gjennomgått rekkefølgen av innholdet i kvalitetstyringssystemet i forslag til § 16 bokstavene a–f. Statens vegvesen beslutter etter en fornyet gjennomgang å endre rekkefølgen på de ulike kravene slik at de best mulig gjenspeiler “PDCA-hjulet” som ligger til grunn for metodikken i et kvalitetstyringssystem.

§ 16 *Utforming og innhold av kvalitetstyringssystemet* vedtas etter dette som følger:

Kvalitetstyringssystemet 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.*

2.21 Forslag til § 17. Dokumentasjon

2.21.1 Forslag og begrunnelse for ordlyd

§ 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.

Statens vegvesen foreslo ny § 17 som delvis bygger på gjeldende § 15, men med enkelte endringer. Blant annet ble annet ledd foreslått fjernet, jf. forslaget til ny § 16 bokstav e.

2.21.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

BUS AS mener forskriften på dette punktet må bli mer fremtidsrettet og se muligheten i dagens (og fremtidens) teknologi. *BUS AS* ser ingen grunn til at Statens vegvesens tilsynspersonell skal måtte reise ut til et verksted for å utføre stikkprøvekontroller og kvalitetssikringssystemer og om disse er oppdatert og vedlikehold. *BUS AS* er av den oppfatning at Statens vegvesen bør sikre seg tilgang til verkstedenes kvalitetsstyringssystem elektronisk, og at en slik løsning vil være både tidsbesparende og kostnadseffektiv for både Statens vegvesen og verkstedene.

Statens vegvesen forstår *BUS AS* sin kommentar dithen at bestemmelsen bør reguleres slik at Statens vegvesen for tilsynsformål gis elektronisk tilgang til verkstedenes kvalitetssystemer.

Statens vegvesens utgangspunkt er at det er opp til det enkelte kjøretøyverksted selv å bestemme hvilket format kvalitetsstyringssystemet skal dokumenteres på og gjøres tilgjengelig for tilsynsmyndigheten. Uttrykket "*skriftlig dokumentert*" er bevisst valgt som et teknologinøytralt begrep. I de tilfeller verkstedet har en elektronisk løsning der det er

teknisk mulig å gi tilsynsmyndigheten lesetilgang, vil det selvsagt være praktisk å be om slik tilgang. Det er imidlertid ikke alle verksteder som har kvalitetsstyringssystemet i elektronisk format, og vi ser det heller ikke som formålstjenlig å stille et slikt krav.

Uttrykket *“gjøre tilgjengelig”* innebærer at tilsynsmyndigheten, dersom den finner det hensiktsmessig, kan be om å få tilgang på systemet uten å måtte oppsøke virksomheten enten ved at det gis elektronisk tilgang eller at det bes om kopi.

Det bemerkes forøvrig at tilsyn med verkstedenes kvalitetsstyringssystemer med fokus på kvalitetspraksis gjerne forutsetter tilsyn gjennomført på stedet. Såkalte postale tilsyn av kvalitetssystemet har i denne sammenheng begrenset verdi.

Forslaget til § 17 Dokumentasjon – slik dette fremkommer i høringen – opprettholdes.

2.22 Forslag til § 18. Tilsyn

2.22.1 Forslag og begrunnelse for ordlyd

§ 18. Tilsyn

Statens vegvesen fører tilsyn med virksomheter og personer som det er rimelig grunn til å anta foretar godkjenningsspliktig 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 godkjenningsspliktig arbeid, og bistå slik det ellers er nødvendig for å gjennomføre tilsyn, herunder fremvise 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.

Statens vegvesen foreslo i ny § 18 å fastsette hvem som er den operative tilsynsmyndigheten, hvem som er underlagt tilsyn og hvilke plikter virksomhetene har i forbindelse med tilsyn. Det ble i tillegg vurdert som nødvendig å presisere at tilsynsbestemmelsene også dekker virksomheter som driver godkjenningsspliktig arbeid, men uten å ha søkt om eller fått slik tillatelse av Statens vegvesen.

2.22.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Amcar støtter de vurderinger som gjøres i forbindelse med tilsyn og reaksjoner. Det anses blant annet som nyttig at forskriftsteksten inntar uttrykket «rimelig grunn til å anta» for å dekke tilfeller av ulovlig verksteddrift.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg mener det må være et viktig «tilsynsverktøy» å kunne beslaglegge utstyr for effektivt å kunne stoppe og forhindre oppstart av ulovlige forhold. De mener derfor at Statens vegvesen i samarbeid med lovgiver må utrede om vegtrafikkloven § 19 b gir hjemmel til å gjøre beslag eller ikke, og dersom hjemmelen mangler bør man starte en prosess som raskest mulig gir nødvendig hjemmel.

Statens vegvesen registrerer at *Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg* i sin høringsuttalelse mener at det – som ledd i tilsynet – bør være anledning til å beslaglegge utstyr. Dette for å stoppe og forhindre oppstart av ulovlig virksomhet. Disse høringsinstansene mener det må utredes om vegtrafikkloven § 19 b gir hjemmel til å ta beslag eller ikke, og – dersom hjemmel mangler – at det tas initiativ til å skaffe slik hjemmel raskest mulig.

Vi viser til vår omtale i høringsnotatet. Vi er fortsatt av den klare oppfatning at gjeldende vegtrafikklov § 19 b tredje ledd ikke gir 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 gis regler om tilsyn. Rett til beslag er heller ikke oppregnet i loven som noen av de aktuelle virkemidlene til disposisjon i tilsynet. Vi kan etter dette ikke se at det er behov for ytterligere utredning av om vegtrafikkloven § 19 b rekker til å gi bestemmelser i forskriften om beslag i “forvaltningssporet”.

Statens vegvesen ser behov for at det i § 18 andre ledd tas inn en formulering om plikt til å identifisere seg. Plikten til å identifisere seg for tilsynsmyndigheten vil etter Statens vegvesens syn være spesielt viktig i de tilfeller det i tilsyn avdekkes ulovlig verksteddrift, og der det viser seg nødvendig å følge opp enten med reaksjoner i “forvaltningssporet” men også i “straffesporet” gjennom anmeldelse.

Amcar viser til Statens vegvesens redegjørelse i høringen om at begrepet «faglig anerkjent reparasjonsmetode» er å anse som en rettslig standard der måten å foreta reparasjon på, ikke er statisk, men utvikler seg over tid. *Amcar* peker på viktigheten av å tydeliggjøre at denne rettslige standarden også må være førende for reparasjonskvalitet bakover i tid. Dette vil etter deres oppfatning sikre at det benyttes faglig anerkjente metoder som tilpasses det aktuelle kjøretøyet til enhver tid. Med andre ord at det må kunne aksepteres andre faglige anerkjente reparasjonsmetoder på eldre kjøretøy enn de som gjelder for dagens kjøretøy og fremtidige kjøretøy.

Amcar støtter videre presiseringen om at fabrikantens anvisninger i denne sammenheng vil være en naturlig kilde og utgangspunkt, men skal ikke forstås som at denne utelukkende

skal være avgjørende. Amcar viser til at det for eldre kjøretøy i større grad forekommer mangel på fabrikantens anvisninger, og at det derfor må være aksept for å benytte andre forsvarlige reparasjonsmetoder.

Amcar støtter for øvrig unntaket om at reparasjoner av omfattende skader, jf. § 14 skal utføres i henhold til fabrikantens anvisninger der disse foreligger.

Det bemerkes for ordens skyld at Amcars forståelse av uttrykket "faglig anerkjente reparasjonsmetoder" samsvarer med det vi har uttalt i høringsnotatet.

§ 18 vedtas etter dette med endelig ordlyd:

§ 18. Tilsyn

Statens vegvesen fører tilsyn med virksomheter og personer som det er rimelig grunn til å anta foretar godkjenningsspliktig 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 godkjenningsspliktig arbeid, og bistå slik det ellers er nødvendig for å gjennomføre tilsyn, herunder identifisere seg og fremvise 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.

2.23 Forslag til § 19. Reaksjoner

2.23.1 Forslag og begrunnelse for ordlyd

§ 19. Reaksjoner

Som ledd i tilsynet kan Statens vegvesen gi virksomheter og personer som driver godkjenningsspliktig 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.

Statens vegvesen forelo flere endringer i ny § 19, deriblant for å innføre reaksjonshjemmel mot teknisk leder og stedfortreder i lys av innføring om personlig godkjenning, presisering av at reaksjoner også gjelder for det som karakteriseres som ulovlig verksteddrift, og innta bestemmelsen om reaksjonsmidlene stansing og tvangsmulkt etter vegtrafikkloven § 19 b.

2.23.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Amcar støtter Statens vegvesens behov for å ha tilstrekkelige forvaltningsreaksjoner som kan rettes mot både virksomhet og person, og det som karakteriserer som ulovlig verksteddrift.

§ 19 vedtas som opprinnelig foreslått i høringen.

2.24 Forslag til § 20. Administrative bestemmelser

2.24.1 Forslag og begrunnelse for ordlyd

§ 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.

Statens vegvesen foreslo ny § 20 som i utgangspunktet bygger på gjeldende § 18, men slik at kretsen av hvem kan bemyndiges til å gjennomføre etterkontroll og kvittere ut reparerte mangler, blir utvidet til også å gjelde personer i virksomheter med særlig arbeidstillatelse.

2.24.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Amcar anser det som fornuftig at kretsen som kan bemyndiges til å kvittere ut kontrollseddel utstedt av kontrollmyndighet utvides til å gjelde faglig ansvarlig i virksomheter med særlig arbeidstillatelse.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg støtter at virksomheter med særlig arbeidstillatelse også kan kvittere på kontrollseddel, under forutsetning av at kravene til kompetanse og utstyr er oppfylt.

Statens vegvesen er klar over at en utvidelse av ordningen etter § 20 andre ledd kan medføre visse utfordringer i forhold til om verkstedregisteret er oppdatert mht. kompetente personer. Forskriften stiller imidlertid like fullt krav til virksomheter om at endringer i virksomhetens personell (teknisk leder, stedfortreder ved kjøretøyverksted og faglig ansvarlig ved særlig arbeidstillatelse) skal meldes til Statens vegvesen slik at verkstedregisteret er oppdatert med hensyn til kompetente personer. Statens vegvesen vil i denne sammenheng også peke på at det samtidig med ikrafttredelse av ny verkstedforskrift vil lanseres eget personellregister for registrering av de nevnte rollene. Det vil videre i retningslinjer til forskriften – som vil være tilgjengelige for bransjen – vektlegges at endringer i roller skal meldes til Statens vegvesen.

Statens vegvesen har sett det som nødvendig å endre begrepet «kompetent person» til «faglig ansvarlig» for å sikre samsvar med begrepsbruken i § 5 om særlige arbeidstillatelser. Endringen innebærer ingen materiell endring av innholdet.

§ 20 Administrative bestemmelser vedtas med følgende ordlyd:

Statens vegvesen fører eget elektronisk register over godkjente kjøretøyverksteder.

Teknisk leder og stedfortreder(e) ved kjøretøyverksted og faglig ansvarlig 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.

2.25 Forslag til § 21. Saksbehandlingsregler

2.25.1 Forslag og begrunnelse for ordlyd

§ 21. 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.

Statens vegvesen foreslo en videreføring av § 19 i ny § 21. Bestemmelsen er av informativ karakter, og gir informasjon om saksgangen og saksbehandling hos Statens vegvesen. I lys av omorganiseringen i Statens vegvesen ble det foreslått mindre endringer i forskriftsteksten.

2.25.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) anser det som vanskelig å forholde seg til at Statens vegvesen benyttes som overordnet myndighet og utførende myndighet, og at det bør presiseres i bestemmelsen at enkeltvedtak kan påklages til Statens vegvesen.

Statens vegvesen viser til at forslag til § 19 gikk på høring ved årsskiftet og ved overgang til ny organisasjon (omorganisering). Det var på høringstidspunktet ikke avklart hvor klagemyndigheten skulle ligge i Statens vegvesen. Statens vegvesen støtter Kongelig Norsk Automobilklub sitt innspill om at bør presiseres hvem i Statens vegvesen som er utførende myndighet, og at første ledd gjelder enkeltvedtak.

§ 21 vedtas etter dette med følgende ordlyd:

§ 21. Saksbehandlingsregler

Enkeltvedtak fattet etter denne forskriften kan påklages til Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

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.

2.26 Forslag til § 22. Unntak

2.26.1 Forslag og begrunnelse for ordlyd

§ 22. Unntak

Statens vegvesen kan gjøre unntak fra denne forskriften.

Statens vegvesen foreslo nødvendige endringer i gjeldende § 20 gjennom ny § 22 i lys av omorganiseringen, men uten endringer i det materielle innholdet.

2.26.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) mener det bør fremkomme av bestemmelsen at unntak etter § 22 gjelder enkeltvedtak, og at generelle unntak fra forskriften bør skje ved forskriftsendring.

Statens vegvesen viser til at vedtak i denne sammenhengen skal forstås etter definisjonene gitt i forvaltningsloven § 2 første ledd. Bestemmelsens første ledd bokstav b definerer *enkeltvedtak*. Begrepet enkeltvedtak utgjør en undergruppe av begrepet vedtak. Den andre undergruppen er *forskrift*. Statens vegvesen slutter seg til at generelle unntak som gjelder en ubestemt krets som det klare utgangspunktet bør skje gjennom en forskriftsendring. Statens vegvesen mener imidlertid det likevel er behov for en hjemmel til å gjøre generelle unntak fra forskriften for å kunne korrigere utilsiktede, urimelige forhold og i påvente av en forskriftsendring. Dette har særlig aktualisert seg ved behov for raske tilpasninger til kjøretøyeiere i forbindelse med koronautbruddet. Generelle unntak fra forskriften vil kun kunne gis der disse tilgodeser eller stiller partene i en bedre rettsstilling. Generelle unntak vil med andre ord ikke kunne gis gjennom vedtak dersom kravene innebærer skjerpelser eller på annen måte vil være til ugunst for den den retter seg mot. Generelle unntak gitt gjennom vedtak vil uansett alltid måtte følges opp gjennom en forskriftsendring.

§ 22 Unntak vedtas som opprinnelig foreslått i høringsnotatet.

2.27 Forslag til § 23. Overgangsordninger

2.27.1 Forslag og begrunnelse for ordlyd

§ 23. Overgangsordninger

Kjøretøyverksted godkjent som bilverksted, bilelektro-/drivstoffanleggverksted, bilbremseverksted, bildieselverksted og hjulustrustningsverksted før 1. juli 2020, må innen to år etter ikrafttreddelsen 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.

For å sikre en viss grad av forutberegnelighet for bransjen, foreslo Statens vegvesen ny bestemmelse i § 23. Formålet med bestemmelsen er å angi hvilke plikter og tiltak eksisterende virksomheter og nyetablerte virksomheter vil få som følge av ikrafttredelse av den nye forskriften.

2.27.2 Høringsinstansenes merknader og Statens vegvesens vurderinger

Volmax mener det for skadeverksteder som er godkjent før ny forskrift trer i kraft må være tilstrekkelig at søknad om ny godkjenning dokumenterer kun områder med skjerpede krav, og at søknader fra slike verksteder ikke bør være gebyrbelagt.

Statens vegvesen vil bemerke at i tråd med høringsforslaget ligger som forutsetning at virksomheter som før ikrafttredelsen av ny forskrift tilbyr arbeid på omfattende skadereparasjoner, og som skal tilby slikt arbeid etter 1. november 2020, vil måtte søke ny godkjenning som skadeverksted 02. Det innebærer at virksomheter må gjennomføre en fullstendig ny søknadsprosess og dokumentere at den oppfyller samtlige vilkår for godkjenning som skadeverksted 02. Det vil ikke være tilstrekkelig å dokumentere kun endrede krav. Søknaden vil være gebyrlagt på samme måte som øvrige godkjenninger som innebærer en fullstendig søknadsprosess.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg viser til kommentaren til § 12, og mener at saksbehandling og nye godkjenninger som følge av nye krav og overgangsordninger, ikke bør utløse gebyr. Det gis for øvrig støtte til overgangsperioden på 2 år.

Statens vegvesen vil i denne sammenheng påpeke at det i høringsforslaget er angitt hvilke tilfeller som vil utløse krav om gebyr, og hvilke som gjennom en forenklet re- godkjennesprosess skal være unntatt gebyr. Forslag til § 23 skal leses og forstås slik at kun de eksplisitt nevnte tilfeller utløser gebyr, det vil si enhver førstegangsgodkjenning fra og med 1. november 2020 og godkjenning av eksisterende virksomheter som skadeverksted 02.

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg viser videre til sine kommentarer til § 4 om at bilverksted som ønsker å tilby skadereparasjoner må «regodkjennes» som skadeverksted 01 eller 02. Som følge av dette mener de at formuleringene om overgangsbestemmelser for bilverksted 01, 02 og 03 må omformuleres slik at de samsvarer med vår foreslåtte regulering i § 4.

Statens vegvesen har i sitt forslag til opprettelsen av to nye kategorier av skadeverksteder gjort et bevisst valg ved at bilverksteder kan tilby arbeid på enkle reparasjoner, uten å måtte ha godkjenning som skadeverksted 01 og 02. Statens vegvesen opprettholder dette synet, og det vil som følge av dette ikke være behov for å korrigere overgangsbestemmelsen i § 23 på dette punktet.

Statens vegvesen har merket seg at enkelte høringsinstanser anser overgangsperioden på 2 år for å være unødvendig lang, både hva gjelder virksomheter og for tekniske leder om krav til personlig godkjenning.

Til dette vil Statens vegvesen påpeke at flere nye elementer i forskriften tilsier at bransjen bør gis en romslig overgangsperiode for å kunne ta stilling til den videre drift, forberede seg på nye krav, og skaffe riktig personell og utstyr i henhold til de nye kravene. Eksempelvis vil det for skadeverksted 02 kreves tilleggsopplæring i tillegg til det formelle kompetansekravet. Innholdet og tilbudet av tilleggsopplæringen for omfattende skadereparasjonen vil måtte utarbeides og tilbys av bransjen. For at bransjen skal kunne ha tilstrekkelig tid til å etablere slike tilbud, og for verkstedene å gjennomføre slike aktiviteter, bør det opereres med en rimelig overgangsperiode. Det vil i tillegg fremstå som den mest hensiktsmessige løsningen å operere med en felles frist for overgangsperiode for tekniske ledere i alle verkstedkategorier.

Statens vegvesen har for øvrig på eget initiativ gjennomgått bruken av begrepet «tilsatt» i forslag til § 23 fjerde og femte ledd. Etter en fornyet vurdering endres «tilsatt» til registrert i denne funksjonen» for å tydeliggjøre at det ikke er tidspunktet for tilsettelsen som gjelder, men tidspunktet for når vedkommende ble registrert som teknisk leder eller stedfortreder hos Statens vegvesen.

Statens vegvesen vedtar i endelig ordlyd til § 23 også å fjerne begrepet «kompetent» stedfortreder. Rollen som stedfortreder vil etter ny forskrift i likhet med teknisk leder være betinget av personlig godkjenning. Henvisningen til at stedfortreder skal være kompetent synes overflødig all den tid vedkommende trer inn i teknisk leders rolle, og i det anses å være kompetent ved å oppfylle samme krav som til teknisk leder.

Ved en inkurie ble det i opprinnelig høringsforslag til § 23 femte ledd feilaktig henvist til krav om personlig godkjenning som nevnt i *sjette ledd*. Henvisningen skal i stedet være til § 23 *fjerde ledd*.

§ 23 vedtas med følgende ordlyd:

§ 23. Overgangsordninger

Kjøretøyverksted godkjent som bilverksted, bilelektro-/drivstoffanleggverksted, bilbremseverksted, bildieselverksted og bilskadeverksted før 1. november 2020, må innen 1. november 2022 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. november 2020 som fortsatt skal tilby arbeid på reparasjoner av kjøretøy etter omfattende skade, må innen 1. november 2022, søke om ny godkjenning som skadeverksted 02.

Teknisk leder og stedfortreder registrert i denne funksjonen før 1. november 2020 skal ha personlig godkjenning senest innen 1. november 2022.

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

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

2.28 Forslag til § 24. Ikrafttredelse

2.28.1 Forslag og begrunnelse for 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.

Statens vegvesen foreslo i sin opprinnelige høring at forskriften i sin helhet trer i kraft 1. juli 2020, men unntak av § 14 femte ledd som ville tre i kraft når Statens vegvesen beslutter det.

2.28.2 Høringsinstansenes merknad og Statens vegvesens vurdering

Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørenes forening og Forhandlerforeningen dekk og felg viser til sin kommentarer til § 14 femte ledd at Statens vegvesen må datofeste når et nytt elektronisk register for rapportering og dokumentering av bilskadereparasjoner skal være etablert. De mener derfor at det må legges til et ledd i § 24 som sier at «nytt elektronisk register for rapportering og dokumentering av bilskadereparasjoner, jf. forskriftens § 14 femte ledd, trer i kraft 1. november 2022.»

Statens vegvesen registrerer Norges Bilbransjeforbud sitt ønske om å legge inn en dato for når løsningen for rapporteringsplikten som foreslått i § 14 skal være etablert. Det er på nåværende tidspunkt ikke mulig å datofeste nøyaktig når den tekniske løsningen for rapporteringsplikten vil være utviklet og klart. Statens vegvesen vil bestrebe seg på at løsningen kommer på plass innen to år fra forskriftens ikrafttredelsen, men gjør oppmerksom på at dette vil avhenge av ressursituasjonen, prioritering av oppgaver mv.

Det påpekes videre at endelig til at dato for ikrafttredelse må oppdateres til 1. november 2020.

På grunn av utsettelsene av høringsfrist og tidspunkt for ikrafttredelse av ny forskrift ved koronautbruddet, vil endelig dato for ikrafttredelse av forskriften i samråd med Statens vegvesens beslutning følgelig måtte endres ved kunngjøring av forskriften til 1. november 2020.

§ 24 Ikrafttredelse vedtas etter dette med følgende ordlyd:

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

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

3 Økonomiske og administrative konsekvenser

Amcar påpeker at de skisserte forskriftsendringene vil medføre et vesentlig økt ressursbehov for Statens vegvesen, og vil som følge av dette få tilført tilstrekkelige ressurser slik at arbeidet ikke går på bekostning av tilsynarbeid. Også andre høringsinstanser som Norges Bilbransjeforbund har uttalt viktigheten og behovet for at Statens vegvesen gis tilstrekkelige ressurser for å kunne gjennomføre risikobaserte og effektive tilsyn.

Ved innføring av personlig godkjenning, opprettelse av egen verkstedkategori for reparasjon av omfattende skader og nye sanksjonsmuligheter mot det som karakteriseres som ulovlig verksteddrift, ser Statens vegvesen at det er behov for økning i ressursituasjon for å kunne føre tilsyn på disse områdene. Omfanget av ulovligheter innen kjøretøyområdet er økende. Slike ulovlige aktiviteter har ikke bare negativ betydning for trafikksikkerhetsarbeidet, men også skadelige for konkurransevilkår, forbrukerrettigheter, miljø sikkerhet mv. Flere av disse hensynene er det i ny formålsbestemmelse i forskriften § 1 ment å ivareta. Det er derfor svært kritisk at Statens vegvesen får tilført tilstrekkelige midler og ressurser for å kunne planlegge og gjennomføre tilsynsaktiviteter.

Så langt det gjelder konsekvenser for bransjen mener Amcar at endringene representerer en ikke-ubetydelig kostnad for bransjen, og at kostnadene vil kunne pulveriseres over til kundene.

Statens vegvesen har igangsatt arbeidet med å konkurranseutsette skiltproduksjonen, og gjøre endringer i ordningen for bestilling, fakturering og levering av skilt. Skiltordningen innebærer i dag at virksomheter ved godkjenning får tilsendt et rekvisisjonsskjema som

fylles ut og sendes til skiltleverandøren. Fakturering og sending skjer direkte mellom verkstedet og skiltleverandøren. Statens vegvesen vil ved utforming av anbud legge om ordningen, slik at Statens vegvesen ved godkjenning fyller ut rekvisisjonsskjema som vil sendes skiltleverandøren direkte, uten å gå gjennom verkstedet. Fakturering og levering av skiltet vil imidlertid som før skje direkte mellom verkstedet og skiltleverandøren. Statens vegvesen har vurdert om gebyrkostnaden bør legges inn i gebyret for godkjenning. Av systemtekniske årsaker og praktiske årsaker er det ansett som en uegnet løsning å bake skiltekostnadene i godkjenningsgebyret, og vil derfor også i fremtiden være en fakturering direkte mellom det enkelte verkstedet og skiltleverandøren.

Ikrafttredelse av den nye forskriften vil generere økt aktivitet og ressursbehov for Statens vegvesen både i saksbehandlingen, utvikling og vedlikehold av Verkstedregisteret og i tilsynssammenheng. Dette gjelder særlig for prosessen med regodkjenning av eksisterende virksomheter som skal godkjennes i en eller flere videreførte verkstedkategorier. Bransjens administrative og økonomiske konsekvenser av dette blir imidlertid kompensert ved at Statens vegvesen for disse virksomhetene legger opp til en forenklet administrativ godkjenning, der det er tilstrekkelig at virksomhetene det gjelder melder fra til Statens vegvesen hvilken verkstedgodkjenning de skal fortsette driften under. Virksomheter som faller i denne gruppen vil ikke få økonomiske konsekvenser i form av gebyr, men vil likevel i enkelte tilfeller måtte betale for nytt godkjenningsskilt. Statens vegvesen mener likevel at de økonomiske og administrative konsekvensene for disse virksomhetene blir sågar minimale.

Virksomheter som skal førstegangsetableres etter 1. november 2020 eller eksisterende virksomheter som skal ha godkjenning som skadeverksted 02, vil måtte gjennomgå en fullstendig søknadsprosess. For førstegangsetablerte virksomheter vil endringer med ny forskrift innebære gebyrileggelse (fastsatt til kr 14 230), men ingen nye økte administrative konsekvenser i søknadsprosessen. Virksomheter som i dag tilbyr omfattende skadereparasjoner og som skal ha godkjenning som skadeverksted 02 vil få både økonomiske og administrative konsekvenser i form av en fullverdig søknadsprosess med påfølgende gebyr for behandling av søknaden. Det vil videre kreves tilleggsopplæring for teknisk leder og fagbrev som bilskadereparatør, hvilket innebærer at flere virksomheter eller person vil få administrative og økonomiske konsekvenser ved å innrette seg etter de nye kravene gjennom påfyll av fagbrev og tilleggsopplæring. Statens vegvesen antar likevel at kravene ikke vil være urimelig byrdefulle for bransjen, all den tid det er gitt overgangsordning på 2 år for bransjen til å tilpasse seg de nye kravene i forskriften.

Innføring av personlig godkjenning for teknisk leder og stedfortreder vil innebære økonomiske konsekvenser for personer som søker i rollen første gang fra og med 1. november 2020 i form av gebyr for behandling av slik søknad (fast til kr 3 110). Imidlertid vil det for tekniske leder og stedfortreder registrert i sine roller i en virksomhet per 1. november 2020 være unntatt kravet om gebyr, jf. § 23.

Ettersom forskriften i stor grad bygger på en forskriftsteknikk der det henvises til rettslige standarder, og detaljregulering gjennom retningslinjer til forskriften, vil Statens vegvesen få økt ressursbehov for å ajourholde og oppdatere retningslinjene ved behov. Bransjen vil få konsekvenser i utarbeidelse av retningslinjene ved å bidra med innspill og delaktighet ved

behov. I tillegg til bidrag til retningslinjer til forskriften, vil relevante bransjeaktører også måtte bidra i arbeidet med informasjonsmateriell, holdningsarbeid og distribusjon av Statens vegvesens regelverk ut til virksomheter og publikum. Statens vegvesen oppfatter imidlertid positivisme hos bransjen i involveringen i etterarbeidet til forskriften.