



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til endringer av forskrift om arbeid på kjøretøy  
(verkstedforskriften)

Fag tilsyn  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
28. februar 2023

## 1 Innholdsfortegnelse

1	Innholdsfortegnelse .....	2
2	Innledning .....	3
3	Høringsfrist mv.....	3
4	Arbeid på campingbiler og campingvogner – hva er utfordringen i dag?.....	3
4.1	Dagens regulering av arbeid på campingbiler og campingvogner .....	3
4.2	Statens vegvesens vurdering av dagens regulering av arbeid på karosseri på campingbiler og campingvogner .....	6
4.2.1	Skal karosseriarbeid på campingbiler og campingvogner fortsatt defineres som godkjenningsspliktig arbeid?.....	6
4.3	Forslag til ny regulering av arbeid på karosseri på campingbiler og campingvogner med «sandwich-konstruksjon» .....	6
4.3.1	Alternativ 1 Beholde dagens regulering – ingen endringer i verkstedforskriften	7
4.3.2	Alternativ 2 Unntak fra godkjenningssplikten etter § 6 .....	7
4.3.3	Alternativ 3 Forslag til ny regulering i verkstedforskriften .....	8
4.3.4	Kompetansekrav for faglig ansvarlig for særlige arbeidstillatelser .....	11
4.3.5	Overgangsordning for caravanbransjen .....	13
4.3.6	§ 23 – Forslag til overgangsordning .....	14
5	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	16

## 2 Innledning

De siste årene har det vært en stor vekst i norskregistrerte campingbiler og campingvogner på norske veger. Dagens campingbiler og campingvogner består for det meste av et «skjelett» dekket med såkalte «sandwich-plater» («mykkarosseri») som utgjør karosseriet på bodelen. For disse kjøretøyene – som for andre kjøretøy – oppstår det behov for reparasjon eller utskifting av karosseriet (her: mykkarosseriet).

I dag finnes det et stort antall aktører ( gjerne forhandlere av campingvogner og campingbiler) som tilbyr og utfører reparasjon av disse kjøretøyene, men uten å ha nødvendige godkjenninger eller tillatelse fra Statens vegvesen for slikt arbeid. Det godkjenningspliktige arbeidet knytter seg først og fremst til karosseriarbeid/ arbeid på såkalt «sandwich-konstruksjon», men det gjelder også annet arbeid på campingvogn/-bil.

Problemstillingen har særlig aktualisert seg det siste året etter at Norges caravanbransjeforbund kontaktet Statens vegvesen og informerte om at Statens vegvesen har hatt tilsyn hos flere av deres medlemmer. Norges Caravanbransjeforbund har per 1. mai 2022 150 medlemmer. 108 av disse er forhandlere av bobiler og campingvogner, men kun 22 av disse har godkjenning fra Statens vegvesen som bilverksted. 86 av forhandlerne er opplyst å utelukkende jobbe på bodelen på campingbiler og campingvogner.

Under tilsynene blir det gitt informasjon om at de aktuelle virksomhetene ikke har nødvendige godkjenninger fra Statens vegvesen for å utføre arbeid på karosseri på campingbiler og campingvogner, og derfor i realiteten etter gjeldende verkstedlovgivning driver ulovlig verksteddrift.

## 3 Høringsfrist mv.

Høringsfristen settes til 31. mai 2023.

De foreslåtte regelverksendringene vil tre i kraft den 1. oktober 2023.

## 4 Arbeid på campingbiler og campingvogner – hva er utfordringen i dag?

### 4.1 Dagens regulering av arbeid på campingbiler og campingvogner

Statens vegvesen har i samarbeid med caravanbransjen kartlagt hvilke typer arbeid som i dag utføres på campingbiler og campingvogner:

- Arbeid på campingvogn og campingbilens påbygg/karosseri, dvs. «det ytre skallet» på kjøretøyene. Eksempler på dette er reparasjon av karosseriskader, utforming av plater, rør og profiler samt utbedring av fuktskader.
- Vedlikehold og reparasjon av mekanisk utstyr på kjøretøyenheten
- Montering og vedlikehold av støtteben (både manuelle-, hydrauliske- og elektriske systemer)
- Arbeid på de delene som er en del av kjøretøyenheten, eksempelvis seter, sikkerhetsbelter mv.)
- Reparasjon av bremsesystemer på campingvogn og tilhengere
- Arbeid og reparasjon av lavspenningssystemet (12/24-volt) som er en del av kjøretøyets anlegg
- Skifte av frontrute (limt bilglass)
- Reparasjon av hjuloppheng, bremseser, styring, lys og drivverk.

Samtlige av eksemplene over er etter forskrift om arbeid på kjøretøy (verkstedforskriften) § 3 å regne som godkjenningsspliktig arbeid.

Det innebærer at virksomheter og personer som skal tilby arbeid som nevnt over, som den klare hovedregelen, må ha godkjenning i en verkstedkategori etter verkstedforskriften § 4, alternativt ha en eller flere kategorier av særlige arbeidstillatelser etter § 5 for bestemte typer arbeid.

Verkstedforskriften stiller i dag flere krav for å kunne bli et *godkjent verksted*. Grunnkravene er at virksomheten må dokumentere å ha egnede lokaler for formålet og nødvendige tillatelser til verksteddriften (§ 7), egnet utstyr for arbeid virksomheten skal tilby (§ 7) og etablere et kvalitetsstyringssystem i tråd med innholdet beskrevet i §§ 15–17. Vi anser at virksomheter som i dag tilbyr arbeid på campingbiler og campingvogner, men uten å ha nødvendig godkjenning som verksted fra Statens vegvesen, uten vesentlige utfordringer vil kunne oppfylle disse kravene i verkstedforskriften.

I tillegg til kravene nevnt over, må en virksomhet for å få godkjenning som verksted ha en teknisk leder og stedfortreder som er personlig godkjent av Statens vegvesen. For å få personlig godkjenning som teknisk leder og stedfortreder må vedkommende oppfylle kompetansekravene som fastsatt i § 10 for den enkelte verkstedkategorien.

Felles for samtlige verkstedgodkjenninger er at den som skal være teknisk leder på verkstedet må dokumentere å ha relevant *fagbrev eller annen likeverdige utdanning*, jf. § 10 andre og fjerde ledd. De fleste caravanverkstedene mangler teknisk leder som oppfyller verkstedforskriftens kompetansekrav. De fleste som i dag utfører arbeid på campingbiler og campingvogner er enten ufaglærte eller har fagbrev som ikke anses som relevant etter verkstedforskriften for å kunne bli teknisk leder. Mange har i stedet fått en opplæring som i stor grad gjennomføres hos fabrikantene/produsentene eller gjennom interne kurs hos forhandler/importør med interne og eksterne kursholdere.

Norges caravanbransjeforbund har opplyst at det arbeides med å få etablert en caravanteknikerutdanning, og at de er i dialog med Utdanningsdirektoratet om dette. Det finnes imidlertid i dag ikke noe formelt utdanningsløp for de som skal utføre arbeid på

campingbiler og campingvogner, verken på videregående skole eller en fagskole. Dagens kompetansekrav, eksempelvis fagbrev for bilmekanikere som gjelder for tekniske ledere på bilverksteder, dekker i liten grad karosseriarbeid på campingbiler og campingvogner. Heller ikke Statens vegvesens krav til tilleggsopplæring for teknisk leder hos skadeverksted 02 dekker skadereparasjoner på bodelen eller det spesielle karosseriet på flesteparten av disse kjøretøyene.

Mange vil derfor ikke klare å oppfylle kravet om relevant fagbrev i en søknad om verkstedgodkjenning.

I tillegg til formalkravet til kompetanse for teknisk leder på verksted, må vedkommende også dokumentere å ha opparbeidet seg *relevant praksis* for den verkstedkategorien det søkes godkjenning for. Det fremgår av § 10 første ledd bokstav b at den relevante praksisen må stamme fra *godkjent verksted*.

Utfordringen i disse sakene ligger i at mange forhandlere og importører av campingbiler og campingvogner i en årrekke har tilbudt og utført reparasjoner på disse kjøretøyene, uten å ha noen form for godkjenning fra Statens vegvesen. Selv om disse personene gjerne har lang erfaring og kompetanse for å reparere disse kjøretøyene, er i realiteten arbeidet som utføres å betegne som ulovlig verksteddrift. Disse aktørene vil derfor – selv med sin årelange erfaring – ikke klare å oppfylle Statens vegvesens krav om å ha relevant praksis fra *godkjent verksted*. Dette fordi Statens vegvesen ikke godskriver praksis opparbeidet hos virksomheter som driver godkjenningspliktig arbeid etter verkstedforskriften, men uten å være godkjent<sup>1</sup>.

Situasjonen problematiseres ytterligere ved at disse virksomhetene i forbindelse med tilsyn fra Statens vegvesen kan få ilagt forvaltningsreaksjoner (vedtak om stansing og tvangsmulkt) i tillegg til anmeldelse fordi arbeidet de utfører regnes som ulovlig verksteddrift. Den eneste måten virksomheten kan operere i lovlige former er ved å søke Statens vegvesen om godkjenning som verksted. Når virksomheten så fremmer en konkret søknad til Statens vegvesen om godkjenning som verksted, vil de få avslag begrunnet i at virksomhetene ikke har teknisk leder med fagbrev og/eller ikke har opparbeidet relevant praksis fra godkjent verksted, og dermed ikke kan bli teknisk leder eller stedfortreder for virksomheten. Disse virksomhetene vil alternativt måtte ut i markedet for å finne og tilsette en teknisk leder. Det er imidlertid en kjensgjerning at tekniske ledere som oppfyller kompetansekravene i verkstedforskriften allerede er en knapp ressurs i verkstedbransjen, i tillegg til at tekniske ledere på bilverksteder etter vår erfaring i liten grad har realkompetanse mht. reparasjon av mykkarosseri på disse kjøretøytypene.

Som en konsekvens av dette vil et stort antall virksomheter som i dag utfører godkjenningspliktig arbeid på karosseriet på campingbiler og campingvogner ikke klare å få godkjenning som verksted, selv om de øvrige kravene for godkjenningen er oppfylt.

---

<sup>1</sup> Det er enkelte unntak som tillater at man får godskrevet relevant praksis fra ikke-godkjente virksomheter, eksempelvis praksis opparbeidet hos bedriftsverksteder som utfører arbeid på egne kjøretøy og som er unntatt kravet om godkjenning fra Statens vegvesen, jf. § 6 f. Ingen av unntakene er imidlertid relevante i denne sammenheng.

Det er derfor nødvendig å vurdere om dagens regulering i verkstedforskriften av slikt arbeid er hensiktsmessig, og som en del av dette vurdere eventuelle tiltak slik at virksomhetene som utfører slikt arbeid kan komme seg inn i regulerte lovlige former og kunne fortsette driften sin uten at det kommer i konflikt med formålene bak verkstedlovgivningen.

## 4.2 Statens vegvesens vurdering av dagens regulering av arbeid på karosseri på campingbiler og campingvogner

Det som særpreger konstruksjonen på campingvogner og campingbiler er at de fleste er bygget etter «sandwich»-modellen. Disse campingvognene og campingbilene har gjerne påbygg der konstruksjonen består av en utvendig plate, isolasjon i midten og en innvendig plate limt sammen til en stiv enhet. De utvendige og innvendige platene, som vanligvis er av aluminium, glassfiber mv, er svært tynne. Som isolasjon mellom platene benyttes hovedsakelig ekspandert polystyren, ekstrudert polystyren og/eller polyuretan. Det er disse delene som til sammen utgjør «sandwich-konstruksjonen» i campingbilene og campingvognene.

Dagens regulering av godkjenningspliktig arbeid i verkstedforskriften § 3 og kravene som stilles for verkstedene, tar i stor grad utgangspunkt i reparasjoner av kjøretøy med ordinære stålkarosserier. Dagens regulering ivaretar etter vår mening ikke den åpenbare forskjellen som ligger i henholdsvis ordinære kjøretøykonstruksjoner, og på den andre siden campingbiler og campingvogner med særkonstruksjon etter «sandwich-modellen».

Selve sandwichplatene og oppbyggingen av bodelen – inkludert førerdelen på helintegreerte bobiler – har svært liten styrke ved sammenstøt/kollisjon og påvirkning av ytre krefter. Konstruksjonen skiller seg derfor vesentlig fra de fleste ordinære kjøretøy, som har innebygde deformasjonssoner og konstruksjonsløsninger som beskytter både fører og passasjerer.

### 4.2.1 Skal karosseriarbeid på campingbiler og campingvogner fortsatt defineres som godkjenningspliktig arbeid?

Statens vegvesen fastholder at arbeid på campingbilers og campingvogners særkonstruksjon av påbygg/karosseri fortsatt må defineres som godkjenningspliktig arbeid etter verkstedforskriften § 3. Dette for å kunne ivareta at kjøretøyene etter reparasjonen har samme styrke og kvalitet som før skaden eller reparasjonsbehovet oppstod.

At slikt arbeid etter § 3 fortsatt vil regnes som godkjenningspliktig arbeid medfører imidlertid ikke nødvendigvis at det må være en godkjenningsordning knyttet til den som skal tilby arbeid og reparasjoner på disse kjøretøyene.

## 4.3 Forslag til ny regulering av arbeid på karosseri på campingbiler og campingvogner med «sandwich-konstruksjon»

Slik det er beskrevet over skiller arbeid på campingbiler og campingvogner bygget etter «sandwich-konstruksjon» seg vesentlig fra kjøretøy med ordinære stålkarosserier.

Statens vegvesen har derfor vurdert ulike alternative reguleringer for å ivareta disse forskjellene i kjøretøytypene. I det følgende vurderes tre ulike alternativer for regulering av godkjenningspliktig arbeid på mykkarosseridelen av campingbiler og campingvogner.

#### 4.3.1 Alternativ 1 Beholde dagens regulering – ingen endringer i verkstedforskriften

Dersom Statens vegvesen beholder dagens regulering av arbeid på campingbiler og campingvogner (det såkalte nullalternativet) uendret, vil det medføre at denne delen av bransjen vil fortsette å utføre godkjenningspliktig arbeid uten å ha noen godkjenninger fra Statens vegvesen.

Å opprettholde dagens regulering vil innebære at man vil fortsette med en rettstilstand der «caravanbransjen» driver ulovlig verksteddrift. Statens vegvesen vil måtte føre tilsyn med disse virksomhetene, og i ytterste konsekvens ilegge forvaltningsrettslige reaksjoner og følge opp tilsynet i straffesporet med anmeldelse.

Det må også erkjennes at Statens vegvesen over tid har vært klar over til at det utføres godkjenningspliktig arbeid på campingbiler og campingvogner av aktører uten noen form for godkjenning, men uten at vi har vurdert konsekvensene av dagens regulering før nå. Vi mener derfor at det er et klart behov for å tydeliggjøre at karosseriarbeid på campingbiler og campingvogner historisk sett og etter dagens regulering er å regne som godkjenningspliktig arbeid.

Det som kompliserer dagens regulering ytterligere er at selv virksomheter som søker om godkjenning som verksted hos Statens vegvesen, ikke vil klare å komme seg inn i regulerte former med bakgrunn i dagens krav. Det er derfor nødvendig å finne en alternativ regulering for å ivareta denne delen av bransjen slik at man kan fortsette å tilby reparasjon på campingbiler og campingvogner gjennom en godkjenning fra Statens vegvesen.

#### 4.3.2 Alternativ 2 Unntak fra godkjenningsplikten etter § 6

Arbeid på kjøretøy som i § 3 er definert som godkjenningspliktig arbeid kan – etter hovedregelen – bare utføres av virksomheter og personer godkjent av Statens vegvesen.

Paragraf § 6 utgjør i så måte et unntak fra kravet om godkjenning. Denne bestemmelsen inneholder unntak for visse typer arbeid på kjøretøy som er godkjenningspliktig arbeid etter § 3, men der Statens vegvesen har unntatt dette fra kravet om å ha en eller annen form for godkjenning eller tillatelse fra Statens vegvesen. Felles for unntakene i § 6 er at de er ment som snevre unntakstilfeller og peker enten på forholdsvis enkle reparasjoner eller et begrenset omfang kjøretøy.

Statens vegvesen har i utredningsarbeidet vurdert om aktører som tilbyr godkjenningspliktig arbeid på karosseri på campingbiler og campingvogner bør unntas kravet om å ha godkjenning fra Statens vegvesen.

Til støtte for et slikt syn kan det som nevnt i punkt 4.2 anføres at campingbiler og campingvogner konstruert etter «sandwich-modellen» skiller seg vesentlig fra vanlige kjøretøy både i materialer, konstruksjon og kollisjonssikkerhet. Nyere personbiler gjør bruk av høyfaststål spesielt utformet for å absorbere støt for å beskytte passasjerene og med egne deformasjonssoner og «sikkerhetsbur». De fleste kjøretøy med ordinære stålkarosserier (eksempelvis personbil) blir sikkerhetstestet for ulike kollisjonssituasjoner. Verkstedforskriftens krav til reparasjoner har som formål å stille krav om at kjøretøy etter en reparasjon, skal opprettholde minst samme trafiksikkerhetsstand som før reparasjonsbehovet oppstod.

Campingbiler og campingvogner med «sandwich-konstruksjon» har til sammenligning svært liten styrke ved sammenstøt/kollisjon og påvirkning av ytre krefter. I disse kjøretøyene er kollisjonssikkerheten grunnet konstruksjonen betydelig lavere enn i en vanlig personbil. Det kan derfor stilles spørsmål ved å om det i det hele tatt er samme behov for å stille krav om godkjenning av den som utfører reparasjoner av denne type kjøretøy. Reparasjon av disse kjøretøyene vil uansett ikke styrke kjøretøyenes kollisjonssikkerhet. Reparasjonsbehovet for disse kjøretøyene oppstår gjerne i forbindelse med fukt og råteskader på bodelen, og ikke som følge av «ytre» påvirkning som kollisjon, mekanisk feil på kjøretøyet mv. Det kan også stilles spørsmål om slike reparasjoner har en naturlig tilknytning til verkstedforskriften som har som intensjon å regulere ordinære reparasjoner på kjøretøy slik som mekaniske feil, skadereparasjoner mv. i selve kjøretøykomponentene der kravene skal sikre at kjøretøy etter en reparasjon skal være minst like driftsikkert og opprettholde samme sikkerhetsnivå som før skaden oppstod.

Statens vegvesen er likevel kommet til at det må være krav om godkjenning for den som skal utføre karosseriarbeid og reparasjoner på campingbiler og campingvogner med «sandwich-konstruksjon». Selv om campingbiler og campingvogner laget etter sandwich-modellen har en annen konstruksjon og materialbruk sammenlignet med andre kjøretøy, er det like fullt viktig ut fra et trafiksikkerhetsperspektiv at også disse kjøretøyene etter reparasjon er tilbakestillt til samme stand som før reparasjon, og i det minste ikke får svekket konstruksjon. Dette eksempelvis ved at man etter reparasjon ikke har svekket konstruksjonen så den tåler mindre luftmotstand på veien. Etter vår oppfatning bør med andre ord disse kjøretøyene bare kunne repareres av den som har riktig særskilt kompetanse og utstyr for dette. Ut over ulikheten i materialer kan det også være ulikheter i sammenføyningsteknikken hvor campingbil – og vogn i stor grad er limt og skrudd til forskjell fra annet karosseri hvor det ofte er sveisearbeid selv om det her også har blitt mer vanlig med liming.

Statens vegvesen er etter dette kommet til at godkjenningspliktig arbeid på karosseri på campingbiler og campingvogner med «sandwich-konstruksjon» ikke skal unntas fra kravet om godkjenning etter § 6, men kreve en eller annen form for godkjenningsordning.

#### 4.3.3 Alternativ 3 Forslag til ny regulering i verkstedforskriften

Som nevnt i punkt 4.2.1 vil Statens vegvesen opprettholde dagens regulering om at karosseriarbeid på campingbiler og campingvogner regnes som godkjenningspliktig arbeid etter § 3.



Vår oppfatning er at det ikke er tilstrekkelig å opprettholde kravet om at arbeid på påbygg/karosseri på campingbiler og campingvogner skal defineres som godkjenningspliktig arbeid. Etter vår klare oppfatning må det i tillegg stilles krav til den som skal utføre slikt arbeid gjennom en eller annen form for godkjenning fra Statens vegvesen, og særlige krav til reparasjoner av påbygg/karosseri på denne type kjøretøy. At arbeid på campingbiler/–vogners påbygg/karosseri fortsatt skal reguleres som godkjenningspliktig arbeid og kreve en form for godkjenning, betyr imidlertid ikke at dette nødvendigvis må reguleres gjennom en ordinær verkstedgodkjenning.

Det er også vår oppfatning at det er forhandlerne og importører av disse campingvognene og campingbilene som først og fremst har kompetansen og erfaringen med reparasjoner av sandwich–delen på disse kjøretøyene, og at de ordinære bilverkstedene i mindre grad har erfaring med denne typen reparasjoner. Det kan også hevdes at arbeid på denne typen konstruksjoner kanskje helst bør utføres av virksomheter med spesialgodkjenning basert på tilpasset og særskilt opplæring hos fabrikant eller kursarrangør med spesiell kompetanse innen området.

#### *4.3.3.1 Nærmere om det nye forslaget til regulering av karosseriarbeid på campingbiler og campingvogner*

Statens vegvesen konstaterer som nevnt over at arbeid på sandwich–konstruksjonen på campingbiler og campingvogner fortsatt vil være regulert som godkjenningspliktig arbeid etter verkstedforskriften § 3.

Det vil innebære at man for det første beholder dagens regulering om at virksomheter og personer som skal tilby arbeid på karosseri/påbygg knyttet til «sandwich–konstruksjonen» på campingbiler og campingvogner, som hovedregel må ha en godkjenning som verksted i en av de relevante verkstedkategoriene i § 4. Godkjenning som bilverksted 01, 02, 03, skadeverksted 01, skadeverksted 02 og påbyggerverksted vil også dekke arbeid på «sandwich–konstruksjon» på campingvogner/–biler som foreslått i den nye arbeidstillatelsen. På samme måte som alt annet arbeid på kjøretøy skal grunnkravet i verkstedforskriften § 2 være oppfylt, dvs. at arbeid bare kan utføres av den som har nødvendig kompetanse og utstyr for dette.

Verkstedforskriften § 5 regulerer de særlige arbeidstillatelsene. Instituttet med særlige arbeidstillatelser har eksistert siden 1974. Ordningen er tenkt som en enklere ordning med lempeligere krav sammenlignet med kravene til kjøretøyverksteder. Til gjengjeld er arbeidstillatelsene avgrenset til bestemte typer arbeid.

På bakgrunn av det som er nevnt over, foreslår Statens vegvesen at det etableres en ny type arbeidstillatelse i verkstedforskriften § 5 annet ledd bokstav f:

*f) Særlig arbeidstillatelse for arbeid på myk–karosseri (sandwich–konstruksjon) på campingbiler og campingvogner.*

Denne reguleringen vil innebære at virksomheter som tilbyr reparasjoner på «sandwich–konstruksjonen» på campingbiler og campingvogner – som et alternativ til verkstedgodkjenning – kan få særlig arbeidstillatelse for slikt arbeid.

#### 4.3.3.2 Nærmere om innholdet i den foreslåtte arbeidstillatelsen for arbeid på «sandwich-konstruksjonen» på campingbiler og campingvogner

Statens vegvesen presiserer at denne arbeidstillatelsen kun vil dekke arbeid på «myk-konstruksjonen» («sandwich-konstruksjonen») på campingbiler og campingvogner.

Det finnes i dag både såkalte halvintegreerte og helintegreerte campingbiler. I en halvintegreert modell kommer førerhytta fra kjøretøyfabrikanten, og resten av påbygget er bygd av en bobilprodusent. Forslaget om opprettelse av en ny arbeidstillatelse som nevnt over, vil ikke gi adgang til å utføre arbeid på førerhytten i en halvintegreert bil.

På helintegreerte bobiler er hele påbygget – både selve bodelen og «førerdelen» av bobilen – bygget av bobilprodusenten. Arbeidstillatelsen vil for de helintegreerte bobilene dekke arbeid på «sandwich-konstruksjonen» på både bodelen og «førerdelen» montert av bobilprodusent.

Det finnes også en del campingbiler som i sin helhet er ombygde varebiler/lasterbiler («bybiler») hvor det originale lukkede karosseriet/vare-/lasterommet brukes som førerdel og bodel. Disse karosseriene er i hovedsak i stål, og disse kommer ikke inn under denne arbeidstillatelsen. Arbeid på karosseriet på disse kjøretøyene vil derfor kreve godkjenning i en verkstedkategori, med unntak av;

- a) Bytte (ren utskifting) av løse/hengslede luker og vinduer på «bybilene» (ombygde varebiler/lasterbiler med ordinære stålkarosserier) vil inngå i arbeidstillatelsen. Arbeid på permanent festede komponenter (skrudd, limt m.m. til kjøretøyet) på lukene og vinduene vil derimot ikke være dekket av denne arbeidstillatelsen.
- b) Utskifting (dvs. av- og påmontering) av samme type sidemarkeringslykter (originalt monterte) forutsatt at dette inngår som en del av den spesielle opplæringen for arbeid på myk-karosseri på campingvogner og campingbiler.

Vi ber spesielt om høringsinstansenes innspill på forslaget om arbeidstillatelsen på mykkarosseri på campingbiler og campingvogner også skal dekke ovennevnte typer arbeid på ombygde varebiler («bybobiler»).

Når vi i det følgende omtaler arbeid på sandwich-konstruksjonen på kjøretøy, er det snakk om hel- og halvintegreerte campingbiler og campingvogner med mykkarosseri.

Normalt vil arbeid på «sandwich-konstruksjonen» (mykkarosseridelen) på disse omfatte sider, front og bakstykke samt tak på campingbil og campingvogn. Den nye foreslåtte arbeidstillatelsen vil også dekke eksempelvis arbeid på profiler som pyntelister, «B-stolpen» til bodelen (plast), sideskjørt, hjulbue, hjulprofil, aluminiumsprofiler i tak mv. Dette fordi disse delene er satt sammen/er en del av myk-karosseriet (sandwich-konstruksjonen).

Tillatelsen vil i tillegg inkludere arbeid på vinduer og andre luker (eksempelvis til gassbeholder, sideluker, takluker, lufteluker mv.) og dører i sandwich-konstruksjonen på campingbiler og campingvogner.

Den foreslåtte arbeidstillatelsen vil som nevnt kun dekke «myk-karosseriet», og vil derfor ikke dekke arbeid på andre deler og komponenter på kjøretøyene, som eksempelvis

understellet, rammevanger, motor, drivverk, bremses mv. Dette gjelder uavhengig av om det er snakk om halv eller helintegreerte bobiler.

Arbeidstillatelsen vil heller ikke dekke eksempelvis arbeid på limt frontvindu i campingbil, da arbeid på limt bilglass er regulert i en egen arbeidstillatelse (§ 5 andre ledd bokstav e). Dette gjelder uavhengig av om det er snakk om halv eller helintegreerte bobiler.

Den foreslåtte arbeidstillatelsen vil også dekke arbeid på baklykter og sidemarkeringsslykter, forutsatt at dette inngår som en del av den spesielle opplæringen for arbeid på myk-karosseri på campingvogner og campingbiler. Denne arbeidstillatelsen vil kun dekke utskifting (dvs. av- og påmontering) av samme type lykt (originalt monterte). Når det gjelder hovedlykter (frontlykter, tåkelykter), vil arbeidstillatelsen imidlertid ikke dekke slikt arbeid, da arbeid på lysutstyr er regulert i en egen arbeidstillatelse § 5 andre ledd bokstav a).

Verkstedforskriften bygger i stor grad på en regelverksteknikk som gir rettslige standarder, og der detaljregulering skjer gjennom retningslinjer til forskriften. Statens vegvesen har i dag utarbeidet egne retningslinjer til verkstedforskriften, som også er tilgjengelige for verkstedbransjen blant annet på våre nettsider; [Retningslinjer til verkstedforskriften](#). Statens vegvesen anser det som hensiktsmessig å beskrive innholdet og avgrensningene for den foreslåtte arbeidstillatelsen i retningslinjer til verkstedforskriften.

#### 4.3.4 Kompetansekrav for faglig ansvarlig for særlige arbeidstillatelser

Verkstedforskriften § 5 stiller egne kompetansekrav for ansvarspersoner på virksomheter som skal ha særlig arbeidstillatelse fra Statens vegvesen. Kravet til kompetanse for samtlige kategoriene av særlige arbeidstillatelser er todelt. For enhver type arbeidstillatelse i verkstedforskriften § 5 stilles det for det første krav om at virksomheten dokumenterer å ha minst en person med relevant fagbrev, eller som har gjennomført spesiell opplæring i regi av fabrikant/importør, leverandør eller kursarrangør.

Vedkommende må i tillegg som det klare utgangspunktet dokumentere å ha opparbeidet seg relevant praksis på minimum seks måneder.

##### *4.3.4.1 Krav om relevant fagbrev eller annen spesiell opplæring for arbeidstillatelse for arbeid på «sandwich-konstruksjonen» på campingbiler og campingvogner*

Statens vegvesen har vurdert hvilke krav det skal stilles til formalkompetanse for de faglige ansvarlige for den foreslåtte arbeidstillatelsen for arbeid på «sandwich-konstruksjonen» på campingbiler og campingvogner.

Kravet til formell kompetanse for den foreslåtte arbeidstillatelsen vil for det første være oppfylt dersom virksomheten har en person som har relevant fagbrev. I denne sammenhengen har vi vurdert at de relevante fagbrevene vanligvis vil være bilmekaniker, skadereparatør, industrimekaniker, industrimontør eller chassispåbygger.

Dersom virksomheten ikke har en person med relevant fagbrev, kan det formelle kompetansekravet i stedet være oppfylt ved at den som skal være faglig ansvarlig i

virksomheten har gjennomført en særlig opplæring tilpasset den enkelte type arbeid gitt av fabrikant, importører, leverandør eller kursarrangør.

Statens vegvesen er kjent med at produsent/fabrikanter og bransjeaktører tilbyr tilpasset opplæring for reparasjoner av disse kjøretøyene. Denne spesielle opplæringen vil også ved etablering av den foreslåtte arbeidstillatelsen kunne oppfylle kravet om alternativ kompetanse til fagbrev.

Dersom kurs eller opplæring gitt av fabrikant, importør, leverandør eller andre bransjeaktører skal kunne aksepteres som den formelle kompetansen til en som skal være faglig ansvarlig, må det sikres at denne opplæringen har et visst innhold, omfang og kvalitet som sikrer at den som tilbyr karosseriarbeid på mykkarosseriet på campingbiler og campingvogner, har de riktige forutsetningene og kompetanse for dette.

Etter verkstedforskriften § 5 femte ledd kan Statens vegvesen i retningslinjer til forskriften angi nærmere krav til organisering, innhold og omfang av spesiell opplæring i regi av fabrikant/importør, leverandør eller kursarrangør. Dette har Statens vegvesen gjort for de øvrige kategoriene arbeidstillatelsene i § 5. Statens vegvesen vil derfor parallelt med høringen om forslag til opprettelse av den foreslåtte arbeidstillatelsen for arbeid på mykkarosseriet på campingbiler og campingvogner, utarbeide minimumskravene til innholdet i den spesielle opplæringen for denne arbeidstillatelsen.

Videre er det en forutsetning at de som tilbyr slik opplæring må ha god kompetanse på området, samt at de må ha opplæringsmateriell, utstyr og lokaler for å kunne gjennomføre opplæringen slik denne blir definert av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil kunne be om nødvendige underlag for vurdering av opplæringens innhold og omfang, og opplæring som ikke tilfredsstillende minimumskravene kan bli underkjent av Statens vegvesen i saksbehandlingen av konkrete søknader om særlig arbeidstillatelse for arbeid på «sandwich-konstruksjonen» på campingbiler og campingvogner.

Den spesielle opplæringen skal avsluttes med prøve, og det skal dokumenteres at denne er bestått. Det er dokumentasjonen på gjennomført og bestått kurs gjennom et kursbevis som overfor Statens vegvesen vil utgjøre dokumentasjon på den spesielle opplæringen for den som skal være faglig ansvarlig i virksomhet med arbeidstillatelsen.

Etter ønske fra potensielle kurstilbydere vil Statens vegvesen være behjelpelige med å gjennomgå undervisningsopplegg for å sikre at dette er i samsvar med kravene. Dette for å sikre at personer som har gjennomført opplæring hos kurstilbyderen på et senere tidspunkt ikke skal risikere å få opplæringen underkjent av Statens vegvesen.

#### *4.3.4.2 Krav om relevant praksis*

I tillegg til å dokumentere det formelle kompetansekravet for å få en arbeidstillatelse, må den som skal være faglig ansvarlig dokumentere å ha relevant praksis.

Den relevante praksisen skal som det klare utgangspunktet stamme fra virksomheter godkjent av Statens vegvesen, og ha en minimumslengde på seks måneder.

Statens vegvesen vil opprettholde kravet om at det også for den nye foreslåtte arbeidstillatelsen for arbeid på campingbiler og campingvogner skal kreves minst seks måneder dokumentert praksis fra virksomhet godkjent av Statens vegvesen.

Slik det er nevnt over, har imidlertid et stort antall forhandlere og importører av disse kjøretøyene over mange år utført reparasjoner på campingbiler og campingvogner uten at virksomheten de har jobbet i, har hatt nødvendige godkjenninger og tillatelser fra Statens vegvesen. Basert på denne realiteten, vil disse virksomhetene oppfylle kravet om å ha opparbeidet seg langvarig relevant praksis, men praksisen vil etter hovedregelen likevel bli underkjent fordi den ikke er opparbeidet hos en virksomhet godkjent av Statens vegvesen. Forslaget til ny regulering av arbeid på mykkarosseri på campingbiler og campingvogner vil derfor ikke bidra til å regulere virksomhetene i lovlige former – uten at det i tillegg gjøres ytterligere tilpasninger i regelverket.

Statens vegvesen foreslår derfor at det gis overgangsregler i verkstedforskriften som gir virksomheter med langvarig praksis, men der praksisen er opparbeidet hos ikke-godkjent virksomhet, anledning til likevel å få særlig arbeidstillatelse for arbeid på karosseri på campingbiler og campingvogner.

#### 4.3.5 Overgangsordning for caravanbransjen

For at det skal være mulig for virksomheter som skal utføre arbeid på «sandwich-konstruksjonen» på campingbiler og campingvogner å få arbeidstillatelsen som foreslås innført, foreslår Statens vegvesen at virksomhetene gis en overgangsordning.

Overgangsordningen vil i realiteten innebære at virksomhet som skal ha arbeidstillatelse for arbeid på «sandwich-konstruksjonen» på campingbiler og campingvogner fremdeles må oppfylle kravene som gjelder for denne tillatelsen. Dvs. at virksomheten må etter hovedregelen i § 5 andre ledd oppfylle kravet om egnet sted, nødvendige tillatelser og utstyr.

I tillegg må virksomheter som skal ha denne arbeidstillatelsen etter § 5 tredje ledd ha minst en faglig ansvarlig med relevant fagbrev eller spesiell opplæring.

Normalt vil den som skal være faglig ansvarlig i virksomheten etter § 5 tredje ledd måtte dokumentere å ha opparbeidet seg relevant praksis på minimum seks måneder fra virksomhet godkjent av Statens vegvesen.

Ettersom det ikke er mulig for de aktuelle virksomhetene å oppfylle dette konkrete kravet foreslår vi at virksomheter som skal ha arbeidstillatelse for arbeid på «sandwich-konstruksjon» på campingbiler og campingvogner, får en overgangsordning som gjør det mulig likevel å få arbeidstillatelsen. I praksis vil overgangsordningen innebære at virksomheter som oppfyller de øvrige vilkårene for å få denne tillatelsen, men ikke oppfyller kravet om praksis opparbeidet ved godkjent virksomheten, likevel i løpet av overgangsperioden kan søke om denne arbeidstillatelsen.

En slik overgangsordning vil komme i konflikt med et av grunnprinsippene som verkstedlovgivningen bygger på, nemlig at Statens vegvesen ikke godskriver eller premierer

praksis opparbeidet hos virksomheter som skulle hatt godkjenning fra Statens vegvesen (ulovlig verksteddrift).

Når praksisen i disse sakene er opparbeidet på ikke-godkjent virksomhet, vil det i stedet settes som kompenserende vilkår at det må dokumenteres en langvarig relevant praksis på dette området. Med langvarig praksis forutsetter Statens vegvesen minst fire års dokumentert praksis.

Med relevant praksis forstås i denne sammenheng arbeid på «sandwich-konstruksjon» (mykkarosseri) på campingvogn- /biler.

Som en ytterligere ramme for å begrense overgangsordningen, foreslår Statens vegvesen at overgangsordningen ikke settes noe lenger enn 1 år fra ikrafttredelse av forskriftsendringene. Som foreslått i punkt 3 vil de foreslåtte at forskriftsendringene trer i kraft 1. oktober 2023. Det vil gi virksomheter en frist til 1. oktober 2024 for å benytte seg av overgangsordningen.

For virksomheter som ikke benytter seg av overgangsordningen, eller som søker om denne arbeidstillatelsen etter at overgangsordningen er opphørt, vil måtte oppfylle de ordinære kompetansekravene slik de fremgår av verkstedforskriften § 5. Vi gjør oppmerksom på at overgangsordningen for å vurdere kravet om relevant praksis kun vil gjelde søknader som arbeidstillatelse for arbeid på «sandwich-konstruksjon» på campingbiler og campingvogner. For søknad om verkstedgodkjenning eller søknad om andre kategorier arbeidstillatelser gjelder kompetansekravene slik de er fastsatt i henholdsvis verkstedforskriften § 10 og § 5.

Ettersom den foreslåtte overgangsordningen skal gjelde generelt for et stort antall virksomheter over tid, vil dette måtte reguleres gjennom en forskriftsendring i verkstedforskriften.

#### 4.3.6 § 23 – Forslag til overgangsordning

Verkstedforskriften § 23 er en bestemmelse om ulike overgangsordninger. Denne bestemmelse trådte i kraft i den nye verkstedforskriften den 1. november 2020. § 23 inneholder flere overgangsordninger skulle ivareta eksisterende godkjente verksteder og tekniske leder. Samtlige av overgangsordningene omtalt i verkstedforskriften § 23 opphørte den 1. november 2022 Det er således ikke lenger behov å videreføre det nåværende innholdet i § 23.

Statens vegvesen foreslår at § 23 endres slik at overgangsordningen som omtalt i punkt 4.3.5 reguleres her. Det foreslås følgende endring i § 23:

#### **§ 23. Overgangsordninger**

*Virksomheter som innen 1. oktober 2024 søker om særlig arbeidstillatelse etter § 5 andre ledd bokstav f, anses å oppfylle kravet om relevant praksis dersom den faglige ansvarlige kan dokumentere langvarig, relevant praksis selv om den er opparbeidet i*

*virksomhet uten godkjenning fra Statens vegvesen. Med langvarig praksis forstås minst fire års dokumentert praksis.*

*Virksomheter som benytter seg av overgangsordningen skal betale gebyr som fastsatt i § 12.*

## 5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Dersom forskriftsendringene som foreslått av Statens vegvesen blir en realitet, vil det gi noen økonomiske og administrative konsekvenser både for oss og bransjen. Etter vår vurdering vil det ikke være snakk om vesentlige eller byrdefulle endringer, men vi vil i det følgende likevel identifisere enkelte konsekvenser av disse endringene.

Den største endringen som følge av regelverksendringene vil imidlertid være at et stort antall aktører som i dag utfører godkjenningspliktig arbeid på campingbiler og campingvogner (ulovlig verksteddrift) unngår å måtte stanse driften, men heller får fortsette i regulerte og godkjente former slik at de ikke risikerer forvaltningsreaksjoner eller politianmeldelse fra Statens vegvesen med de inngripende konsekvenser dette kunne ha medført.

Dersom det etableres en egen tillatelse for å kunne utføre karosseriarbeid på campingbiler og campingvogner, vil dette for det første innebære at Statens vegvesen får en ny godkjenningsordning. Nye søknader om denne arbeidstillatelsen vil innebære administrative konsekvenser i form av saksbehandling (i form av reisetid, befaring, selve saksbehandlingen mv.) Etablering av en ny arbeidstillatelse vil videre medføre at Statens vegvesen må gjøre systemtekniske endringer i verkstedregisteret og internsystemene som benyttes i godkjennings- og tilsynsarbeidet. Dette eksempelvis til opprettelse av nytt godkjenningsbevis, informasjon på nettsider mv. Statens vegvesen vil i etableringsfasen måtte sette av tilstrekkelig tid og ressurser for informasjonsarbeid mot verkstedbransjen knyttet til disse regelverksendringene.

For behandling av søknad om særlig arbeidstillatelse, skal det etter § 12 første ledd betales et gebyr. Etablering av den foreslåtte arbeidstillatelsen for arbeid på «sandwich-konstruksjonen» vil også være underlagt krav om godkjenningsgebyr. Gebyrinntektene vil på denne måten kompensere for de økte saksbehandlingskomponentene hos Statens vegvesen. For bransjen vil gebyret imidlertid gi økte (engangs)kostnader. Gebyret utgjør per i dag 13 290 kroner.

Når Statens vegvesen i forskriften og tilhørende retningslinjer vil fastsette minimumskravene til innholdet i den spesielle opplæringen, vil de fleste aktørene som tilbyr karosseriarbeid på campingbiler-/vogner måtte gjennom ny opplæring som dekker våre krav. Dette vil medføre en økonomisk kostnad for bransjen. Det er ikke mulig for Statens vegvesen å forutse hvor mange aktører som vil søke om en slik tillatelse. Norges caravanbransjeforbund har ca. 150 medlemmer, men kun 22 av medlemmene har godkjenning som bilverksted. I tillegg må det forutsettes at det vil kunne være andre aktører i caravanbransjen som tilbyr reparasjon på de aktuelle kjøretøyene, uten å være medlem av Norges caravanbransjeforbund. Vi kan derfor med forsiktighet kunne anta at minst 70 virksomheter kan komme til å søke om den foreslåtte arbeidstillatelsen.

Norges caravanbransjeforbund har opplyst oss at det per i dag ikke finnes et spesifikt kurs for arbeid på mykkarosseri på campingbiler og campingvogner verken i regi av forbundet eller andre norske kursleverandører. Opplæringen skjer i de fleste tilfellene hos



produsentene av ulike merkene og hos hver enkelt forhandler. Det er derfor ikke mulig å forutse hvilken kostnad gjennomføring av slik opplæring etter krav fra Statens vegvesen vil medføre, da dette er markeds- og bransjestyrt. Vi kan imidlertid til en viss grad sammenligne med kurs/opplæring i bremseanlegg på lette tilhengere som kreves for å få arbeidstillatelse etter verkstedforskriften § 5 andre ledd bokstav c. For denne opplæringen som blant annet tilbys av Norges caravanbransjeforbund er kursavgiften på 4000 kroner per deltaker. I tillegg kommer 2000 kroner per deltaker for kursmateriellet samt eventuelle reise- og oppholdskostnader som vil måtte dekkes av deltaker/arbeidsgiver. Det er grunn til å anta at kostnadene for gjennomføring av opplæring for arbeid på «sandwich-konstruksjon» på campingbiler og campingvogner, vil ligge på noenlunde samme utgiftsnivå.

Ettersom kravene til innholdet i den spesielle opplæringen vil fremgå av retningslinjer til forskriften, vil Statens vegvesen parallelt med regelverksarbeidet måtte utarbeide detaljerte retningslinjer til forskriften. Utarbeidelsen av retningslinjene vil kreve at det avsettes ressurser til dette ettersom man står overfor et dynamisk regelverk med behov for jevnlig oppdateringer og offentliggjøring til bransjen. Bransjen vil på sin side gjennom innspill og delaktighet i utarbeidelsen av retningslinjene, få påvirkningsmulighet gjennom bistand til Statens vegvesen i dette arbeidet.

Når det gjelder tilsynet med virksomheter som utfører godkjenningsspliktig karosseriarbeid på campingbiler og campingvogner, vil dette ikke medføre større konsekvenser, verken for Statens vegvesen eller «caravanbransjen» sammenlignet med dagens situasjon. Statens vegvesen fører i dag tilsyn med virksomheter som utfører godkjenningsspliktig arbeid på «sandwich-konstruksjonen» på campingbiler og campingvogner, og vil også etter etableringen av den foreslåtte arbeidstillatelsen måtte følge opp både at virksomheter med tillatelse oppfylder driftskravene og tilsyn med virksomheter som driver godkjenningsspliktig arbeid på disse kjøretøyene, uten å ha tillatelse fra Statens vegvesen. Dersom det i dag avdekkes ulovlig verksteddrift hos virksomheter som utfører slikt arbeid, vil dette følges opp gjennom forvaltningsreaksjoner (stansing eller tvangsmulkt). I tillegg kan virksomheter risikere å bli politianmeldt av Statens vegvesen for ulovlig verksteddrift.