



Statens vegvesen

Høringsoppsummering – innføring av ny særlig arbeidstillatelse for arbeid på mykkarosseri på campingbil-/vogn

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
4. oktober 2023

Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse	2
Forslag til forskrift om arbeid på kjøretøy	3
Innledning	3
1.1 Bakgrunn	3
1.2 Høringen	3
2 Høringsinstansenes høringsinnspill og Statens vegvesens vurdering av innspillene	4
2.1 Utdanningsdirektoratet.....	4
2.2 Regelrådet	4
2.3 Norges caravanbransjeforbund.....	8

Forslag til forskrift om arbeid på kjøretøy

Innledning

1.1 Bakgrunn

Statens vegvesen sendte den 28. februar 2023 på offentlig høring forslag til endringer i forskrift om arbeid på kjøretøy, nærmere bestemt ny alternativ regulering av arbeid på mykkarosseri (sandwichkonstruksjon) på campingbiler-/vogner. Arbeid på mykkarosseri på bodelen på campingbiler-/vogner er regulert som godkjenningspliktig arbeid, og aktører som skal tilby slikt arbeid, skal i utgangspunkt ha godkjenning som kjøretøyverksted.

De aktørene som i dag tilbyr arbeid på campingbiler-/vogner, klarer ikke å oppfylle godkjenningskravene for verksteder, og driften deres er etter dagens regulering å anse som ulovlig verksteddrift.

Statens vegvesen foreslo på bakgrunn av dette som et alternativ til verkstedgodkjenning, innføring av en ny særlig arbeidstillatelse for arbeid på mykkarosseri (sandwichkonstruksjon). Den foreslåtte arbeidstillatelsen har lempeligere krav sammenlignet med en verkstedgodkjenning, og skal gjøre det mulig for aktører som tilbyr arbeid som nevnt over til å kunne fortsette driften sin i lovlige regulerte former. Det ble også foreslått overgangsordninger og særordninger for å gjøre det mulig for caravanbransjen å skaffe seg den nye arbeidstillatelsen.

1.2 Høringen

Høringen ble sendt til 63 instanser og gjort tilgjengelig for offentligheten på www.vegvesen.no. Vi har mottatt til sammen 5 svar på høringen.

Ingen merknader

Følgende høringsinstanser har avgitt hørings svar, men uten noen merknader:

Norges Bilbransjeforbund

Justis- og beredskapsdepartementet

Merknader

Følgende høringsinstanser har avgitt uttalelse med innspill til høringsforslaget:

Regelrådet

Utdanningsdirektoratet

Norges caravanbransjeforbund

2 Høringsinstansenes høringsinnspill og Statens vegvesens vurdering av innspillene

2.1 Utdanningsdirektoratet

2.1.1 Høringsinnspill

Utdanningsdirektoratet viser til høringen der Statens vegvesen har omtalt fagbrev som blant annet *bilmekaniker* og *skadereparatør* som relevante for den nye foreslåtte arbeidstillatelsen for arbeid på mykkarosseri på campingbil og campingvogn. Utdanningsdirektoratet opplyser at de korrekte betegnelse for de to nevnte fagbrevene er *bilmekaniker – lette kjøretøy*, *bilmekaniker – tunge kjøretøy* og *bilskadereparatør*.

2.1.2 Statens vegvesens vurderinger

Statens vegvesen tar innspillet fra Utdanningsdirektoratet til etterretning, og vil benytte de riktige betegnelse for fagbrevene.

2.2 Regelrådet

2.2.1 Høringsinnspill

Regelrådet konkluderer med at Statens vegvesens utredning har svakheter. Regelrådet savner blant annet en tydeligere beskrivelse av gjeldende rett, herunder hjemmelsgrunnlaget i verkstedforskriften § 3. De mener ordlyden i bestemmelsen er uklar, at bransjen ikke har oppfattet at det er krav om godkjenning etter denne bestemmelsen, og at vegvesenet selv ikke har gjort noe med det selv om de har vært kjent med at virksomheten har pågått.

Regelrådet registrerer at Statens vegvesen mener arbeid på mykkarosseri historisk sett og etter gjeldende rett, er godkjenningspliktig i henhold til § 3 i forskriften. Slik Regelrådet forstår det er bransjen ikke enig i dette, men har valgt en konstruktiv tilnærming til saken. De mener at gjeldende § 3 i forskriften er uklar når det gjelder arbeid på mykkarosseri. Regelrådet savner en nærmere beskrivelse av hvilken del av bestemmelsen som omfatter slikt arbeid. Ved utforming av forskriften er det etter Regelrådets vurdering avgjørende at virksomhetene på en oversiktlig måte kan forstå hva slags arbeid som krever godkjenning slik at dette ikke kommer som en overraskelse.

2.2.2 Statens vegvesens vurderinger

Statens vegvesen er grunnleggende uenig i Regelrådets påstander, og anser det som nødvendig å gi en beskrivelse av gjeldende rett i et forsøk på å tydeliggjøre at det ikke er tvil verken hos Statens vegvesen eller hos de aktuelle bransjeaktørene om at arbeid på mykkarosseri på campingbiler-/vogner er regnet som godkjenningspliktig arbeid etter verkstedforskriften.

Verkstedforskriften § 3 andre ledd angir hvilke kjøretøytyper som forskriften gjelder for. Det fremgår at krav om godkjenning gjelder for arbeid på bil (bokstav a) og tilhenger med brems

til bil, dvs. i denne sammenheng henholdsvis campingbil og campinvogn. Det i seg selv gir uttrykkelig regulering om at arbeid på campingbiler og campingvogner krever godkjenning av Statens vegvesen.

Det er imidlertid ikke arbeid på alle deler på de nevnte kjøretøyene som krever godkjenning fra Statens vegvesen. Hvilke typer arbeid og på hvilke deler og komponenter man må ha godkjenning fra Statens vegvesen for å kunne utføre, fremgår av samme bestemmelse første ledd:

Kun virksomhet som oppfyller vilkårene § 5 eller i 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.

Feiloppfatningen i bransjen – ikke hos Statens vegvesen – har i noen tilfeller vært at man ikke har regnet sandwich-konstruksjonen som «bærende konstruksjon» fordi noen feilaktig antar at alle deler av boenheten på en campingbil-/vogn er unntatt fra verkstedforskriften.

Arbeid og reparasjoner på høyspenningssystemet (220 volt) for boenheten i campingbilen faller utenfor verkstedforskriften. På samme måte kan arbeid på sanitæranlegg, VVS, gassanlegg mv i selve boenheten utføres uten godkjenning fra Statens vegvesen.

Som det fremgår av § 3 krever arbeid på «bærende konstruksjon» godkjenning fra Statens vegvesen. Dette er eksempelvis ramme på ordinære kjøretøy. For campingbiler-/vogner med mykkarosseri vil sandwich-konstruksjonen også regnes som bærende konstruksjon, fordi den bærer boenheten som er en del av kjøretøyet. Sandwich-konstruksjonen på disse kjøretøyene består av en ytterdel, innerdel med isolasjon og bæring i veggene/taket, alt i ett, men er like fullt å anse som «bærende konstruksjon».

Det medfører heller ikke riktighet slik Regelrådet oppfatter at Statens vegvesen ikke har tatt tak i problemstillingen før nå. Som nevnt over har dette hele tiden vært regulert som godkjenningspliktig arbeid. Ved tvil hos bransjeaktører har Statens vegvesen oppklart på våre tilsyn og i veiledning til aktører vært tydelige på at reparasjoner av bobiler er godkjenningspliktig arbeid. Statens vegvesen har også ved tilsyn gitt stansingsvedtak til flere.

Utfordringen ligger – som Statens vegvesen har redegjort for i høringen – i at flere av bransjeaktørene ikke klarer å oppfylle dagens krav i verkstedforskriften for å få godkjenning fra Statens vegvesen for å utføre arbeid på mykkarosseriet på campingbiler-/vogner. Dette fordi bransjeaktørene – vel vitende eller uvitende – om reguleringen av slikt arbeid har valgt å fortsette og utføre slikt arbeid med den konsekvens at det etter vårt regelverk regnes som ulovlig verksteddrift. Når de samme aktørene på et senere tidspunkt ønsker å få verkstedgodkjenning fra Statens vegvesen vil det ikke være mulig fordi praksisen som kreves på et verksted, vil være opparbeidet ulovlig og derfor ikke vil kunne godskrives. Statens

vegvesen anser det ikke som hensiktsmessig å vurdere en form for skyldfordeling for situasjonen i bransjen, men har med de foreslåtte endringene ønsket å ta grep for å sikre at de aktørene som ønsker å tilby slikt arbeid kan gjøre dette i lovlige regulerte former.

2.2.3 Høringsinnspill

Regelrådet etterlyser videre en oversikt over behandlingen av dette i andre naboland med mange bobiler, som for eksempel Sverige og Tyskland.

2.2.4 Statens vegvesens vurderinger

Til dette vil Statens vegvesen bemerke at det i denne utredningen ikke har vært aktuelt med en komparativ redegjørelse av rettssituasjonen i andre land. Dette fordi Norge står i en særstilling ved å være det landet med den høyeste graden av offentligrettslig regulering av verkstedbransjen, og uten sammenligning med andre land. Tyskland og Sverige – som *Regelrådet* spesifikt nevner – har riktignok en høy andel bobiler, men altså ingen offentlig regulering av hvem som kan utføre arbeid på slike kjøretøy. Det er derfor heller ikke mulig å ha en oversikt over behandlingen av dette i andre naboland, slik *Regelrådet* etterlyser.

2.2.5 Høringsinnspill

Regelrådet mener at problem og mål er beskrevet i høringsnotatet, men at det ville styrket utredningen dersom det ble vist til statistikk om konsekvensene av arbeid uten godkjenning (tall på ulykker med campingvogn og campingbil, etc.). *Regelrådet* mener at en grundig problembeskrivelse bidrar til å synliggjøre behovet for regulering.

2.2.6 Statens vegvesens vurderinger

Statens vegvesen støtter *Regelrådet* på at det ville kunne styrket utredningen dersom det ble vist til statistikk om konsekvensene av arbeid uten godkjenning. Vi må imidlertid gjøre oppmerksom på at det ikke finnes noen registrert statistikk om konsekvensene av å utføre arbeid på kjøretøy uten nødvendige godkjenninger fra Statens vegvesen. Ulykkesstatistikken har ingen kobling eller parameter for å registrere om ulykker skyldes feil eller mangelfulle reparasjoner og om de er utført av godkjente eller ikke-godkjente aktører.

Statens vegvesens regulering av godkjenningspliktig arbeid har eksistert siden 1930-tallet, men vi har ikke statistisk grunnlag som kan brukes til å si noe særlig om hvordan krav til arbeid på kjøretøy påvirker ulykkestallene. Det er imidlertid hevet over enhver tvil at en høy grad at krav til hvem som kan utføre reparasjoner på kjøretøy er et trafiksikkerhetstiltak. Krav til verkstedene sikrer at arbeid på kjøretøy bare utføres av de som har nødvendig kompetanse og riktig utstyr for dette, slik at kjøretøy er minst like trafikk- og driftssikre som før reparasjonen.

2.2.7 Høringsinnspill

Regelrådet mener det ville vært en fordel dersom flere kostnader for berørt næringsliv var identifisert. *Regelrådet* forstår det slik at virksomhet uten godkjenning vil måtte stanse arbeidet på mykkarosseri inntil godkjenning er på plass. Høringsnotatet kommenterer ikke

den tapte inntekten for bedriftene i denne perioden. Det kan også tenkes at forslaget vil ha en konkurransevridende effekt. Eksempelvis kan reduksjon i tilbudet hos små bedrifter uten godkjenning medføre at kundene søker til større konkurrenter som allerede har godkjenning. Mulige konkurransevirkninger er ikke omtalt i høringen.

2.2.8 Statens vegvesens vurderinger

Til dette innspillet vil Statens vegvesen påpeke at det ikke er naturlig at Statens vegvesen som godkjenning- og tilsynsmyndighet skal utrede kostnadene av tapt inntekt for aktører som vil måtte stanse reparasjonsvirksomheten sin etter pålegg fra oss. En slik kostnadsutredning ville i realiteten bety at Statens vegvesen synliggjør tapte inntekter fra det som betegnes som ulovlig verksteddrift.

2.2.9 Høringsinnspill

Etter Regelrådets vurdering er det også noe uklarhet knyttet til utredningen av overgangsordning og kravet om fire års praksis. Endringene vil tre i kraft 1. oktober 2023, og overgangsordningen kan søkes om frem til 1. oktober 2024. Regelrådet mener det burde vært omtalt hvilken frist som gjelder for opparbeidelse av praksis som kan godkjennes, og om man kan opparbeide seg praksis etter at forskriften har trådt i kraft og frem til overgangsordningen utløper. Videre oppfordrer Regelrådet vegvesenet til å klarlegge hvor sent praksis kan tilegnes. Et eksempel vil være dersom en potensiell fagansvarlig oppnår fire års praksis etter forskriftsendringen, men før søknadsfristen om overgangsordning. Hvis fristen skal regnes fra ikrafttredelse av forskriftsendringen bør dette fremgå tydelig.

2.2.10 Statens vegvesens vurderinger

Statens vegvesen vil i denne sammenheng presisere at den relevante praksisen som kan godskrives ved søknader i overgangsperioden, som det klare utgangspunktet må være opparbeidet før forskriftens ikrafttredelse, herunder før overgangsperioden begynner å løpe. Som en forlengelse av dette vil det som den klare hovedregel heller ikke bli godskrevet praksis opparbeidet ved ikke-godkjente virksomheter under overgangsperioden. Noe annet ville undergrave grunnprinsippene verkstedlovgivningen bygger på, om å ikke godskrive «ulovlig praksis». Dette prinsippet blir ytterligere forsterket når endringsforskriften trer i kraft, og Statens vegvesen har innført en lempeligere ordning for denne delen av bransjen på å fases inn i lovlige former. Det ville slått ben under innføringen av den nye arbeidstillatelsen og hensikten med overgangsordningen dersom det skulle tillates å utføre «ulovlige» reparasjoner etter forskriftens ikrafttredelse. Det er også Statens vegvesen sin klare oppfatning at de fleste aktørene i caravanbransjen har utført reparasjoner på campingbiler-/vogner i lang tid uten nødvendige godkjenninger, og dermed vil klare å oppnå kravet om lengde på praksisen til minimum seks måneder. Det vil derfor ikke være nevneverdige tilfeller der søkere har mindre enn 6 måneders praksis, og som har behov for å fylle 6 måneders kravet ved å utføre arbeid på disse kjøretøyene uten godkjenning etter forskriftens ikrafttredelse.

Skulle det likevel dukke opp slike enkelttilfeller, gjør Statens vegvesen oppmerksom på at verkstedforskriften § 22 inneholder en generell unntaksbestemmelse som gir anledning til å

vurdere unntak i enkelttilfeller der det foreligger særlige grunner. Vi mener på bakgrunn av dette at vi har nødvendig hjemmel for å ta stilling til eventuelle særtilfeller, og har ikke behov for ytterligere presiseringer eller regulering av dette.

2.3 Norges caravanbransjeforbund

2.3.1 Høringsinnspill

Norges caravanbransjeforbund opplyser at de i all hovedsak er positive til forslaget til ny regulering av arbeid på karosseri på campingbiler og campingvogner med «sandwich-konstruksjon» (mykkarosseri).

Når det gjelder selve innholdet i hvilke typer arbeid den foreslåtte arbeidstillatelsen skal dekke, foreslår *Norges caravanbransjeforbund* at den i tillegg også dekker *skifting av ytre sidespeil*. De begrunner dette med at det på de fleste bobiltypene er en Plug and play-løsning på disse speilene, som gjør det enkelt både å montere og demontere sidespeil med hurtigkobling på ledninger.

2.3.2 Statens vegvesens vurderinger

Statens vegvesen har vurdert hvorvidt den nye arbeidstillatelsen også bør dekke skift av ytre ordinære sidespeil på campingbiler-/vogner. Selv om sidespeilene i noen tilfeller ikke vil være en del av mykkarosseriet, vil det likevel etter vår oppfatning være snakk om enkle tilkoblinger. Statens vegvesen inkluderer derfor skifting av ytre sidespeil på campingbiler-/vogner, uavhengig av om det er snakk om hel- eller halvintegreerte bobiler eller campingvogner. Det presiseres at dette gjelder utskifting av sidespeil, og ikke ombygging/endring av speil mv.

2.3.3 Høringsinnspill

Norges caravanbransjeforbund viser videre til forslaget om overgangsperioden på ett år fra 1. oktober 2023 til 1. oktober 2024, og mener at det vil bli utfordrende å kunne gi samtlige av sine 115 caravanforhandlere tilstrekkelig opplæring/undervisning i arbeid på mykkarosseri innen overgangsordningen utløper 1. oktober 2024. De opplyser at opplæringen opprinnelig var tiltenkt startet fra medio oktober 2023, men at dette likevel ikke vil la seg gjennomføre. Årsaken skal være at utarbeidelsen av alt undervisningsmateriell må gjøres fra bunn, og arbeidet er både tid- og kostnadskrevende. Det skal også være krevende å skaffe godkjente og pedagogisk dyktige kursledere, og godt egnede kurslokaler for den praktiske delen av utdanningen.

Norges caravanbransjeforbund ber om at overgangsordningen både endres og forlenges. Overgangsordningen bør flyttes frem til 1. januar 2024, og avsluttes 1. juli 2025, slik at de kan starte opplæringen vinteren 2024, fortsette utover høsten 2024 og vinteren 2025.

2.3.4 Statens vegvesens vurderinger

Statens vegvesen har vurdert innspillet fra *Norges caravanbransjeforbund* og oppfattet deres bekymringer i realiteten som en underretning om at det ikke vil være kurstilbud på plass når

Statens vegvesens foreslåtte overgangsperiode begynner å løpe fra 1. oktober 2023. Dette vil for Statens vegvesens del innebære at det løper en overgangsperiode på «tomgang» der aktører i bransjen rent faktisk ikke har noen muligheter til å gjennomføre kurs fordi de ikke finnes.

Ettersom Norges caravanbransjeforbund også per nå er den eneste kursarrangøren som jobber med å tilby opplæring til bransjen, er Statens vegvesen nødt til å vurdere overgangsperioden på nytt i lys av situasjonen.

På den ene siden er vi avhengige av at det finnes kurs som gjør det mulig å gjennomføre opplæring for å kunne få den nye arbeidstillatelsen etter overgangsordningen. På den annen side må det vurderes kritisk hvor lang overgangsperioden skal være. Dette sett i lys av at jo lengre man utsetter og forlenger overgangsperioden og med det utsetter innføring av den nye arbeidstillatelsen, jo lengre tid vil aktørene fortsette å drive ulovlig. Statens vegvesen vil måtte føre tilsyn med virksomheten som utfører slikt arbeid, og virksomhetene vil risikere reaksjoner i form av stansing og tvangsmulkt som vil kunne ramme bedriftene.

Norges caravanbransjeforbund foreslår en overgangsperiode fra 1. januar 2024 til 1. juli 2025, hvilket i realiteten innebærer at man for det første utsetter ikrafttredelse av forskriftendringen fra det foreslåtte tidspunktet 1. oktober 2023 til 1. januar 2024. I tillegg vil dette innebære en utvidelse av den opprinnelige foreslåtte overgangsordningen på ett år, slik at man får en overgangsperiode på halvannet år. Statens vegvesen anser dette for å være uhensiktsmessig lang tid. Vi presiserer at bakgrunnen for de foreslåtte endringene nettopp var at man på en rask og effektiv måte kunne fase det som i dag regnes som ulovlig verksteddrift inn i lovlige regulerte former. Det er derfor av stor viktighet at forskriftendringene trer i kraft så raskt det rimeligvis lar seg gjøre. En forlengelse av overgangsperioden vil også kunne undergrave de foreslåtte regelverksendringene og gi uheldige signaler til den seriøse delen av verkstedbransjen.

For å komme bransjen delvis i møte, og som et kompriss vedtar Statens vegvesen at forskriftendringen trer i kraft 1. januar 2024. Dette vil etter vår vurdering gi kurstilbydere rimelig tid til å få på plass opplæring.

Vi opprettholder at overgangsperioden ikke settes til noe mer enn ett år. Med ny ikrafttredelse 1. januar 2024, vil dette gi en ny overgangsperiode fra 1. januar 2024–1. januar 2025. Norges caravanbransjeforbund har vært involvert i arbeidet med høringsoppsummeringen og gitt sin tilslutning til den skisserte løsningen.

3 Forslag til vedtakelse av forskriftsendringer

Statens vegvesen vedtar etter dette følgende endringer i verkstedforskriften:

§ 5 skal lyde:

§ 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.
- f. arbeid på mykkarosseri (sandwichkonstruksjon) på campingbiler og campingvogner.

§ 23 skal lyde:

§ 23. Overgangsordninger

Virksomheter som innen 1. januar 2025 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.