

Oslo, 30. juni 2020

## Hørings svar - Forslag til ny forskrift om arbeid på kjøretøy

Vi viser til deres høringsbrev datert 10.01.2020 angående forslag til ny forskrift om arbeid på kjøretøy og oppheving av forskrift av 13. mai 2009 nr. 589 om kjøretøyverksteder Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørens Landsforening, Autobransjens Leverandørforening, Dekkimportørens Forening og Forhandlerforeningen Dekk og Felg har utarbeidet dette hørings svaret i fellesskap og i det kommende kommenterer vi de foreslåtte endringene.

### Innledende kommentarer

Vi har synspunkter som generelt gjelder høringen og/eller som gjelder flere av de foreslåtte paragrafene, og som vi derfor påpeker i form av noen innledende kommentarer.

- Flere steder i høringen fremgår det at Statens vegvesen planlegger å utarbeide retningslinjer til forskriften. Vi ønsker å bli involvert i utarbeidelsen av disse retningslinjene, og vi ønsker på samme måte også å bli involvert når det i fremtiden er behov for å gjøre endringer i disse retningslinjene. Som en del av den fremtidige forvaltningsprosessen bør det inngå at Statens vegvesen plikter å informere verkstedene om endringer som gjøres i retningslinjene. Det vi her nevner om retningslinjer gjelder naturligvis også arbeidet med å definere forskjellen mellom skadeverksted 01 og 02.
- Dagens definisjon av omfattende skade er etter vår mening mangelfull og ivaretar derfor ikke elementer som er kritiske i forbindelse med skadereparasjoner. I tillegg mener vi den nye definisjonen bør inn i selve verkstedforskriften, enten som en egen paragraf eller som et ledd under kapittel 1. Der hvor det er aktuelt kan man da henvise til denne paragrafen/leddet. Slike henvisninger er eksempelvis aktuelt i §§ 4, 6, 10 og 14.
  - Vi foreslår følgende 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 til dette foreslår vi 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 foreslår vi å heller definere hva som er enkle reparasjoner, som skadeverksted 01 kan tilby, slik at arbeid som ikke faller innenfor denne definisjonen er å anse som komplekse reparasjoner, som kun skadeverksted 02 kan utføre. I våre kommentarer til § 4 e) og f) foreslår vi hvordan dette kan formuleres og defineres.*
- Forskriften må i større grad hensynta nyere teknologi og spesifisere dette i de aktuelle paragrafene. Eksempelvis må forskriften spesifisere hvilke krav som skal gjelde for arbeid på høyvoltsystemer, brenselceller, gassdrift, osv. Dette må eksempelvis legges til grunn i utformingen av §§ 3, 4 og 7.
  - I sammenheng med punktet over må også forskriften legges til grunn at alt arbeid som hovedregel skal utføres i henhold til kjøretøyprodusentens anvisninger der disse foreligger. Denne hovedregelen må legges til grunn for §§ 3, 4 og 7. For å tydeliggjøre at alle verksteder har rett til å få tilgang til tekniske data fra kjøretøyprodusentene bør det i forskriften henvises til aktuelle forordninger og forskrifter fra EU som regulerer dette.
- De samme organisasjonene som står bak dette hørings svaret skrev også brev til Statens vegvesen i desember 2019, altså før den offentlige høringen, der det ble påpekt mulige

mangler i høringen. Vi registrerer at høringsforslaget ikke har tatt tilstrekkelig hensyn til disse innspillene, og gjentar derfor at ny forskrift i større grad må hensynta følgende.

- Kompetansekrav må skjerpes betraktelig flere steder i forskriften.
  - Forskriften må i større grad tydeliggjøre verkstedets faktiske ansvar.
  - Forskriften må i større grad stille krav til lokaler og utstyr, også utstyr som produsenten eventuelt krever for å kunne etterfølge gitte anvisninger.
  - Særlig arbeidstillatelse må isolert sett tillegges vesentlig skjerpede krav til kompetanse og utstyr på flere områder.
  - Generelt er de foreslåtte kravene for lite fremtidsrettet, og det er derfor en fare for at flere av kravene vil være utdaterte innen kort tid.
- 18. februar 2020 ble *ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil* (bilforskriften) sendt på offentlig høring. Etter vår vurdering vil flere av kravene i ny bilforskrift ha relevans i forhold til verkstedforskriften. Statens vegvesen må derfor se de to høringene i sammenheng, og involvere bransjeorganisasjonene for å sikre en logisk sammenheng mellom relevante forskriftsområder.

### **Kommentarer til ny § 1 Formål**

Vi har i ulike sammenhenger påpekt behovet for en formålsparagraf og forslaget om å innføre en slik paragraf støttes.

Vi mener allikevel at begrepet *konkurransvilkår* blir juridisk misvisende slik paragrafen opprinnelig er foreslått. Vi mener begrepet må inn i siste setning slik at denne blir lydene "*Den skal også bidra til like konkurransvilkår og hindre kjøretøykriminalitet*".

### **Kommentarer til ny § 2 Virkeområde**

Ideelt sett bør formuleringene som benyttes i forskriften presisere hva som menes med *kompetent person* og med *forsvarlig måte*, og i tillegg bør det stilles krav om at disse tingene kan dokumenteres. Eksempelvis kan dette 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*".

I høringen fremgår det at kravet om forsvarlighet ikke skal forstås slik at det utelukkende er fabrikantens anvisninger som er avgjørende, men at også andre metoder som i bransjen er regnet som forsvarlige reparasjonsmetoder skal aksepteres. Når en arbeidsprosedyre er beskrevet av kjøretøyprodusent er det avgjørende at denne følges, både i forbindelse med mekaniske reparasjoner og i tilknytning til karosserireparasjoner. Dette er hvordan store deler av bilbransjen oppfatter det, og fortolkningen som beskrives i høringen er derfor feil. Med andre ord, når en arbeidsprosedyre er beskrevet av kjøretøyprodusent er dette den eneste anerkjente reparasjonsmetode, og denne må legges til grunn for reparasjonen.

I forbindelse med foreslått §2 opplyser høringen at man ønsker synspunkter på å innføre forbud mot bruk og/eller salg av brukte sikkerhets- og førerassistentkomponenter. Vi oppfatter at Statens vegvesen har påbegynt et arbeid for å avklare hvilket regelverk et slikt forbud eventuelt skal legges under. Siden regelverksområde er uklart har vi forståelse for at forbud mot brukte sikkerhets- og førerassistentkomponenter ikke tas inn som en del av §2 på det nåværende tidspunkt. Parallelt med arbeidet knyttet til ny verkstedforskrift mener vi det er viktig at Statens vegvesen utreder lovregulering av brukte sikkerhets- og førerassistentkomponenter, og at bransjeorganisasjonene involveres i dette.

### **Kommentarer til ny § 3 Godkjenningspliktig arbeid**

Foreslått § 3 sier nå blant annet at kun virksomhet som oppfyller vilkårene i § 4 eller kapittel 3 og som er godkjent av Statens vegvesen kan utføre monteringsarbeid på kjøretøys hjulutrustning. Dette mener vi fastslår at hjulskift er å regne som godkjenningspliktig arbeid, siden hjul er en kritisk viktig del av hjulutrustningen, og en slik fortolkning er noe vi støtter.

I siste setning benyttes formuleringen "... utføre montering og demontering av komponenter ...". Her bør rekkefølgen på montering og demontering snus. Man demonterer først og deretter monterer man tilbake.

#### **Kommentarer til ny § 4 Kategorier av kjøretøyverksteder**

Vi mener at kategorien bilverksted 03 må ha anledning til å tilby arbeid på traktor, og som følge av dette mener vi at unntaket av kjøretøyer som omfattes av kategoriene i bokstav h må fjernes i den foreslåtte formuleringen.

Høringsforslaget legger opp til at bilverkstedkategoriene ikke skal kunne tilby omfattende skadereparasjoner, men de skal fortsatt kunne tilby enkle skadereparasjoner. Dette innebærer at vi ikke vil ha nøyaktig oversikt over hvor mange bilverksteder som i tillegg til skadeverksted 01 tilbyr enkle skadereparasjoner, og med andre ord ikke ha nøyaktig oversikt over antallet aktører som tilbyr dette.

Vi mener derfor skadereparasjoner generelt, både de omfattende og de enkle, må holdes utenfor det arbeidet som bilverksteder tilbyr, og at definisjonen av bilverkstedene endres til "*verksted som kan tilby alle typer arbeid, unntatt skadereparasjoner*". Dette innebærer at dersom et bilverksted ønsker å tilby skadereparasjoner må det ha en tilleggs-godkjenning som skadeverksted 01 eller 02.

Bilverksteder som i dag utbedrer bilskader og som ønsker å videreføre dette, må på linje med foreslått overgangsordning, melde dette til Statens vegvesen og som en del av "re-godkjenningen" få godkjenning som både bilverksted og som skadeverksted 01 eller 02.

På denne måten vil vi i motsetning til i dag få full oversikt over antallet verkstedene som faktisk tilbyr skadereparasjoner i den ene eller andre formen.

Vi nevner i denne forbindelse at vi støtter forslaget om å innføre to kategorier skadeverksted, samtidig som vi også støtter forslaget om nytt regime der verkstedene gis anledning til å liste opp hvilke typer arbeid som inngår i godkjenningen, og som danner den ytre grensen for hvilke typer reparasjoner som kan foretas av virksomheten.

Alternativt til det opprinnelige forslaget om å la definisjonen av omfattende skade få en avgjørende betydning for å trekke grensen mellom skadeverksted 01 og 02, foreslår vi å gjøre denne grensen tydelig i beskrivelsen av verkstedkategorien. I forbindelse med et slikt alternativt forslag mener vi det er mer hensiktsmessig å definere *enkle reparasjoner* og la dette bli førende for hva de ulike kategoriene kan tilby.

Vi foreslår følgende beskrivelse av de to kategoriene.

- e) 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 hverken berører konstruksjon og stivere under/bak det ytre karosseriet eller førerassistentsystemer og/eller sikkerhetssystemer. Verkstedet kan også utføre smartrepair, utskifting av bilglass og kalibrering.
- f) 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.

Når det gjelder forslaget om å fjerne noen verkstedkategorier så er det viktig å se dette i sammenheng med både nytt regime for opplisting av arbeid og i sammenheng med foreslåtte overgangsregler. Under forutsetning av at disse forslagene blir innført i ny forskrift vil virksomheter som i dag driver under en av disse verkstedkategoriene relativt enkelt kunne "re-godkjenne seg" i ny verkstedkategori.

Når det derimot gjelder forslaget om å fjerne kategorien hjulustrustningsverksted så er vi imot dette. Vi mener arbeid på hjulustrustning omfatter et så teknisk viktig område at kategorien bør beholdes. Som det nevnes i høringen er det også eget fagbrev for reparatør av hjulustrusting, 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.

### **Kommentarer til ny § 5 Særlig arbeidstillatelse**

Når det gjelder særlig arbeidstillatelse på hjul mener vi det bør defineres i formuleringen at arbeidet også inkluderer demontering og montering av hjul.

I beskrivelsen av arbeid på tilhengeres påløpsbremseanlegg i bokstav c, mener vi det bør tillegges at denne formen for arbeidstillatelse også inkluderer arbeid på tilhengeres lysutstyr og tilhengerkopling. Dette fordi slikt arbeid naturlig tilhører denne kategorien arbeidstillatelse, samtidig som det er snakk om annerledes lysarbeid enn det som defineres i bokstav a, arbeid på lysutstyr.

Vi mener at andre fagbrev utover fagbrev som bilmekaniker er relevant i forhold til særlig arbeidstillatelse. Eksempelvis er fagbrev i glassfaget relevant for særlig arbeidstillatelse på bilglass. Vi foreslår derfor 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.*"

### **Kommentarer til ny § 6 Unntak fra krav til godkjenning**

Begrepet enkle reparasjoner og utskiftinger som benyttes i bokstav b) er for generelt, og fortolkningen av dette varierer. Vi mener derfor at dette må defineres bedre, eksempelvis ved å benytte formuleringen "*... enkle reparasjoner og utskiftinger, blant annet slike som er beskrevet i bilens instruksjonsbok ...*".

Tillatelse til av- og påmontering som det åpnes opp for i bokstav e) er vi sterkt imot. Dette fordi slikt arbeid griper inn i annen kjøretøyteknologi utover komponenten, og således betinger dette både nødvendig kompetanse og nødvendig utstyr. Av- og påmontering må etter vår oppfatning betraktes som godkjenningspliktig arbeid, som kun godkjente virksomheter kan utføre.

Unntakene som foreslås i forbindelse med bokstav f) er etter vårt syn utilstrekkelig og det må derfor gjøres tilføyelser. Vi foreslår derfor følgende formulering av 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.*"

Bedriftsinterne verksteder som utfører arbeid på kjøretøy som ferdes på offentlig vei bør omfattes av forskriften slik at kravet om verkstedgodkjenning også gjelder for disse. Dette vil i større grad samsvare med §§ 1, 2 og 3.

I våre innledende kommentarer har vi påpekt viktigheten av å se høringen om *ny forskrift om arbeid på kjøretøy* og høringen om *ny bilforskrift* i sammenheng, samt også påpekt behovet for å omdefinere omfattende skade og innarbeide denne definisjonen i kapittel 1. Disse innledende kommentarene er særlig relevante i forbindelse med forslaget til ny § 6.

### **Kommentarer til ny § 7 Krav til lokaler og teknisk utstyr for kjøretøyverksted**

Det er viktig at teknisk utstyr er kalibrert i henhold til utstyrsprodusentens krav. Siste setning i første ledd bør derfor endres til, "*Teknisk utstyr skal i tillegg være vedlikeholdt og kalibrert i henhold til utstyrsprodusentens krav og anerkjente kalibreringsmetoder*".

Andre ledd inneholder spesifikke utstyrskrav knyttet til de ulike verkstedkategoriene, samtidig som tredje ledd fastslår at verkstedet må ha tilgang til nødvendig utstyr og verktøy. Rekkefølgen på disse leddene er delvis ulogiske da det er mest naturlig at de generelle kravene kommer før de spesifikke kravene.

Videre er de spesifikke kravene til utstyr nærmest selvfølgelig, og utstyret som nevnes er bare en liten del av det totale utstyret og verktøyet som kreves for å kunne drive godkjent verksted. Prinsipielt burde paragrafen 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. I disse retningslinjene bør det tillegges at bilverksted 01 skal ha bremseprøver og at skadeverksted 01 og 02 skal ha nødvendig kalibreringsutstyr.

I våre kommentarer til definisjonen av kompetent person i foreslått § 2 sier vi blant annet 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 vi at § 7 også må presisere at utstyrskravene inkluderer utstyr som kjøretøyprodusenten krever for å kunne etterfølge gitte anvisninger.

Stadig oftere ser man at enkelte virksomheter etablerer provisoriske løsninger i form av telt ol. der man tilbyr verkstedtjenester og godkjenningspliktig arbeid. Eksempler på dette er blant annet de teltene man ser på mange kjøpesentre, der det tilbys tjenester knyttet til dekk og hjul. Av flere grunner mener vi at slike temporære verksteder representerer en uønsket utvikling og av den grunn bør § 7 fastslå at temporære verksteder ikke tilfredsstiller kravene til lokaler.

#### **Kommentarer til ny § 7a Mobile verkstedtjenester**

Mobile verkstedtjenester representerer noe helt nytt og kravene som skal regulere dette må ivareta en rekke ulike forhold. Høringen fastslår at Statens vegvesen skal fastsette nærmere vilkår for adgangen til å utføre mobile verkstedtjenester, og vi mener at en forutsetning for mobile verkstedtjenester er at disse vilkårene blir tilstrekkelig omfattende slik at de detaljregulerer nødvendige forhold.

Vi foreslår 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".

#### **Kommentarer til ny § 8 Regelverk m.m.**

Vi mener at § 8 må presisere at nødvendige tekniske data for de kjøretøyer som skal repareres, også inkluderer oppdaterte reparasjonsmanualer fra kjøretøyprodusenter. Som vi allerede har kommentert innledningsvis bør det i forskriften henvises til aktuelle forordninger og forskrifter fra EU som regulerer retten til å få tilgang til tekniske data fra kjøretøyprodusentene.

#### **Kommentarer til ny § 9 Teknisk leder og kompetent stedfortreder**

Vi støtter forslaget om at rollen som teknisk leder og kompetent stedfortreder skal være gitt personlig godkjenning av Statens vegvesen.

Rent språklig mener vi det er unødvendig å bruke begrepet kompetent stedfortreder når det presiseres at vedkommende må ha godkjenning som teknisk leder, jf. § 10. Siden vedkommende tilfredsstiller kravene til § 10, kan man velge å anse han/hun som kompetent og således kun bruke begrepet stedfortreder.

Når det gjelder formuleringene i andre ledd tolker vi disse som at teknisk leders tilstedeværelse må være tilstrekkelig for å sikre at arbeidet utføres i samsvar med krav fastsatt i lov og forskrift. Teknisk leder må altså ikke være tilstede til enhver tid og kan med andre ord være fraværende i et omfang der fraværet ikke går ut over hans plikter etter forskriften.

#### **Kommentarer til ny § 10 Krav til teknisk leder**

Vår oppfatning er at fagbrevene for industrimekaniker og industrimontør gjenspeiler fagkunnskap som begge er relevant når det gjelder nødvendig fagkunnskap for teknisk leder på et påbyggerverksted. Vi støtter derfor forslaget om å sidestille disse to fagbrevene.

Teknisk leder må blant annet kunne tilegne seg innholdet i nasjonalt regelverk, som normalt bare finnes på norsk. I tillegg til sin egen tilegning må vedkommende også kunne viderefremme innholdet

til det øvrige personalet. I kommunikasjon med blant annet Statens vegvesen må også teknisk leder kunne forstå- og besvare korrespondanse som normalt blir formidlet på norsk.

Det at teknisk leder har norskkunnskaper er viktig av flere grunner, og kravene til teknisk leder bør derfor inkludere krav om tilstrekkelige norskkunnskaper.

#### **Kommentarer til ny § 11 Krav til personale**

Første setning i første ledd er etter vår oppfatning vanskelig å kontrollere slik den er formulert i høringsforslaget. Vi foreslår å endre setningen til, "*Personale som utfører arbeid ved godkjent kjøretøyverksted skal ha nødvendig utdanning og dokumentert kompetanse for det arbeidet de gjennomfører*".

#### **Kommentarer til ny § 12 Gebyr**

Når den reviderte verkstedforskriften trer i kraft vil flere av de eksisterende kjøretøyverkstedene måtte benytte overgangsordningen til å tilpasse seg ny verkstedkategori. Saksbehandling og nye godkjenninger som følge av nye krav og overgangsordninger, bør ikke belastes med gebyr.

#### **Kommentarer til ny § 13 Dokumentasjon på godkjenning**

Vi registrerer at alle verksteder som berøres av endringene i verkstedkategoriene må bestille nytt godkjenningsskilt og at dette ifølge høringen vil påføre bransjen ikke-ubetydelige kostnader. Dette er en bekymring vi deler med Statens vegvesen og derfor oppfordrer vi Statens vegvesen til å konkurranseutsette produksjonen og distribusjonen av godkjenningsskilt da dette trolig vil bidra til å redusere kostnadene.

Kostnader for godkjenningsskilt bør uansett være inkludert i de gebyrer som reguleres i § 12.

Som kjent registrerer og offentliggjør Statens vegvesen opplysninger om godkjente virksomheter i sitt elektroniske register. Vi mener at det elektroniske registeret og innholdet bør gjøres lettere tilgjengelig, samt gjøres ytterligere brukervennlig for publikum. Dette for å gjøre valg av godkjente verksteder enda enklere for bileiere.

#### **Kommentarer til ny § 14 Plikter som kjøretøyverksteddriften medfører**

Som en opplysende kommentar til andre ledd nevner vi at den teknologiske utviklingen medfører at kjøretøyprodusenter i økende grad tar stilling til om skader og reparasjoner er tilrådelige eller ikke. I tilfeller der disse kjøretøyprodusenten ikke tilrår dette kan det medføre at det aktuelle understellsnummeret annulleres, eller at bilen på annen måte annulleres.

Vi oppfatter at den eksisterende kjøretøyforskriften snart vil bli erstattet av en ny bilforskrift, og i så fall må henvisningen til kjøretøyforskriften i tredje ledd endres.

Som nevnt i våre innledende kommentarer mener vi at definisjonen av omfattende skade er mangelfull og ikke tilstrekkelig dekkende, og har derfor i innledningen foreslått en ny definisjon.

Forslaget om å rapportere- og dokumentere bilskadereparasjonene i et nytt elektroniske register støttes, men det faktum at høringen ikke datofester etableringen av et slikt register mener vi er for defensivt. Vi mener at et slikt elektronisk register må være etablert senest to år etter at forskriften har tredd i kraft.

Vi oppfatter ikke at et slikt elektronisk register på noen som helst måte erstatter behovet for et offentlig sentralt skaderegister, og det er prinsipielt viktig at også Statens vegvesen, Vegdirektoratet har den samme forståelsen av dette.

Verksteders kjøp-, reparasjon- og videresalg av innløste biler representerer flere utfordrende problemstillinger. Det er derfor ikke unaturlig at verkstedforskriften også forsøker å regulere disse utfordringene på en bedre måte. Ideelt sett bør det utformes detaljerte krav som regulerer verkstedets plikter i denne sammenheng, men et minimum bør være å presisere at kravet om å rapportere- og dokumentere bilskadereparasjonene i Statens vegvesens elektroniske register før kjøretøyet tas i bruk, også gjelder innløste kjøretøy.

### **Kommentarer til ny § 15 Plikt til å opprette kvalitetsstyringssystem**

Det er ikke direkte intuitivt at plikten til å opprette kvalitetsstyringssystem også gjelder for virksomheter med særlig arbeidstillatelse. Vi foreslår derfor å tydeliggjøre dette ved å eksempelvis tilføye en siste setning i første ledd som sier at "*kravet gjelder også virksomheter med særlig arbeidstillatelse*".

Vi 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".

### **Kommentarer til ny § 16 Utforming og innhold av kvalitetsstyringssystemet**

Vi har ingen spesielle kommentarer til ny § 16.

### **Kommentarer til ny § 17 Dokumentasjon**

Vi har ingen spesielle kommentarer til ny § 17.

### **Kommentarer til ny § 18 Tilsyn**

Med tanke på at arbeid på kjøretøy krever utstyr mener vi det må være et viktig "tilsynsverktøy" å kunne beslaglegge utstyr for effektivt å kunne stoppe- og forhindre oppstart av ulovlige forhold. Vi mener derfor at Statens vegvesen i samarbeid med lovgiver må utrede hvorvidt 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.

For øvrig støtter vi det som foreslås i ny § 18, men understreker viktigheten av at det føres tilstrekkelig tilsyn og at det i den forbindelse må sikres nok ressurser.

### **Kommentarer til ny § 19 Reaksjoner**

Vi viser til våre kommentarer i § 18 angående nødvendig hjemmel til å kunne beslaglegge utstyr, og som en følge av dette mener vi at beslag av utstyr må tillegges de reaksjonsformene som beskrives i § 19.

### **Kommentarer til ny § 20 Administrative bestemmelser**

Under forutsetning av at kravene til kompetanse og utstyr er oppfylt mener vi at også virksomhet med særlig arbeidstillatelse kan kvittere på kontrollseddel, så dette forslaget støttes.

### **Kommentarer til ny § 21 Saksbehandlingsregler**

Det representerer noe nytt at forskriften gjennomgående bruker begrepet Statens vegvesen, og at begreper som regionvegkontor og Vegdirektoratet ikke lenger skal brukes. Vi mener dette skaper behov for en tydeliggjøring av at øverste klageinstans er Vegdirektoratet, og at dette derfor bør presiseres i ny § 21.

### **Kommentarer til ny § 22 Unntak**

Vi har ingen spesielle kommentarer til ny § 22.

### **Kommentarer til ny § 23 Overgangsordninger**

Som vi allerede har kommentert i forbindelse med § 12 mener vi at saksbehandling og nye godkjenninger som følge av nye krav og overgangsordninger, ikke bør utløse gebyr.

Vi støtter forslaget om en overgangsperiode på to år. Som følge av de forsinkelser som har oppstått under koronakrisen må datoer nevnt i høringsforslaget oppdateres.

Vi viser til våre kommentarer knyttet til ny § 4 om at bilverksted som ønsker å tilby skadereparasjoner må "regodkjennes" og ha tilleggs godkjenning som skadeverksted 01 eller 02. Som følge av dette mener vi at formuleringene om overgangsbestemmelser for bilverksted 01, 02 og 03 må omformuleres slik at de samsvarer med vår foreslåtte regulering i § 4.

## Kommentarer til ny § 24 Ikrafttredelse

Som vi også har kommentert i forslaget til ny § 14 mener vi Statens vegvesen må datofeste når et nytt elektronisk register for rapportering og dokumentering av bilskadereparasjoner skal være etablert. Vi 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"

Dato for ikrafttredelse må oppdateres til 01. november 2020.

## Avsluttende kommentarer

Helt avslutningsvis velger vi kort å liste opp de momentene som vi mener er særlig viktige i vårt høringsvar, og som vi mener bør hensyntas i ny forskrift om arbeid på kjøretøy.

- Forskriften må legge til grunn at alt arbeid som hovedregel skal utføres i henhold til kjøretøyproduzentens anvisninger der disse foreligger.
- Begrepet omfattende skade bør omdefineres og få plass under kapittel 1 i forskriften.
- 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.
- Hjulskift må betraktes som godkjenningsspliktig arbeid.
- Vi støtter forslaget om å innføre skadeverksted 01 og 02, men begge kategorier må kreve selvstendige godkjenninger.
- Bokstav b) i § 6, unntak fra krav til godkjenning, må inneholde "... enkle reparasjoner og utskiftninger, blant annet slike som er beskrevet i bilens instruksjonsbok ...".
- Bokstav f) i § 6 må tydeliggjøre at unntaket ikke gjelder omfattende skadereparasjoner eller arbeid som griper inn i sikkerhetskomponenter, førerassistentkomponenter og/eller som krever kalibrering i etterkant, samt dersom kravene i §2 andre ledd ikke er oppfylt. Bedriftsinterne verksteder som utfører arbeid på kjøretøy som ferdes på offentlig vei bør omfattes av forskriften slik at kravet om verkstedgodkjenning også gjelder for disse. Dette vil i større grad samsvare med §§ 1, 2 og 3.
- Nytt elektronisk register for rapportering og dokumentering av bilskadereparasjoner, jf. forskriftens § 14 femte ledd, må tre i kraft 1. november 2022.

Med vennlig hilsen

SIGN

---

**Norges Bilbransjeforbund**

Tor-S. Simonsen

SIGN

---

**Autobransjens Leverandørforening**

Arild Hansen

SIGN

---

**Forhandlerforeningen Dekk og Felg**

Raymond Myrland

SIGN

---

**Bilimportørenes Landsforening**

Tore Lillemork

SIGN

---

**Dekkimportørenes Forening**

Jon Erik Ludvigsen