



amcar

Innspill til høringsoppsummering og forslag til forskrift om arbeid på kjøretøy ref. 20/9784-1

AMCAR støttet Statens vegvesens vurderinger slik de framsto av høringsnotat ref. 20/9784-1. Vi er også stort sett enige i de konklusjoner som tas i høringsoppsummering. Vi er imidlertid kritiske til at vi ikke ble hørt på et viktig punkt, som vi så oss nødt til å ta med som et tillegg i vårt hørings svar.

Dette gjelder vår kommentar og tillegg til det som i høringsnotat inngikk under avsnitt 8 kapittel 2 punkt 8.2 § 3 Godkjenningspliktig arbeid.

Foreslått forskriftstekst:

§ 3 Godkjenningspliktig arbeid

“Kun virksomhet som oppfyller vilkårene i § 4 eller kapittel 3 og som er godkjent av Statens vegvesen kan utføre reparasjons-, vedlikeholds-, ombyggings-, oppbyggings-, påbyggings-, og monteringsarbeid på kjøretøys bremseanlegg, styreinnretning, bærende konstruksjon, drivverk, hjuloppheng, hjulustrustning, motor, energibæresystem, sikkerhets- og førerstøttesystemer og elektriske anlegg medregnet lysutstyr. Dette gjelder arbeid på:

- a) bil*
- b) to- og trehjuls motorvogn*
- c) traktor og motorredskap som er konstruert for en hastighet over 40 km/h*
- d) tilhenger med brems til kjøretøy som nevnt over”*

“De forskjellige verkstedkategorier kan i den grad det er nødvendig for det aktuelle arbeid og de har den nødvendige kompetansen, utføre montering og demontering av komponenter som ikke omfattes av det arbeidsområdet kjøretøyverkstedet er godkjent for.”

AMCARS kommentar til opprinnelig høringsnotat:

“Det finnes i Norge i dag et visst antall virksomheter som er spesielt rettet mot å utføre, ivareta og videreføre anerkjente reparasjons metoder for eldre kjøretøy. Dette er små virksomheter som ofte er spesialisert innenfor avgrensede segmenter innenfor reparasjons-, restaurerings- og ombyggingsfeltet.

Disse foretakene representerer en viktig ressurs innen kjøretøyhobbyen, da de innehar viktig kunnskap rundt eldre kjøretøy og anerkjente reparasjonsmetoder for denne typen kjøretøy.

Slike virksomheter har som oftest ingen formell godkjenning, men de utfører arbeid som i dag, og som ved foreslått forskriftsendring, faller inn under godkjenningspliktig arbeid.

For at en ny verkstedforskrift skal være dynamisk i "begge retninger" er det derfor viktig at det også tas hensyn til denne typen foretak."

"Eksempler på slike foretak kan være:"

- Karosserimaker / karosseriverksted som utfører karosseriarbeid i forbindelse med rustreparasjon, restaurering og ombygging av eldre kjøretøy.
- Foretak som er spesialisert innen overhaling av eldre motorer og komponenter tilhørende motor.
- Foretak som utfører generelt mekanisk arbeid på eldre kjøretøy i forbindelse med reparasjons- og restaureringsarbeid.

"AMCAR har forståelse for at den kjøretøytekniske utviklingen etter hvert har blitt så avansert at det f.o.m. et tidspunkt vil være nødvendig med et innslag av strengere krav og føringer for foretak som skal utføre arbeid på kjøretøy.

Det vil i denne sammenheng ikke være tilstrekkelig å ha en flytende 30-års grense for fritak fra krav. Vi har i dag en slik flytende 30-årsgrense for definisjonen veteranbil. Når det gjelder krav til foretak som utfører reparasjon av eldre kjøretøy vil ikke en grensedragning basert på en flytende 30-årsgrense være tilstrekkelig for å sette en naturlig grense.

Dagens kjøretøy vil om 30 år falle inn under definisjonen veterankjøretøy. Kjøretøyene vil imidlertid uansett inneha en teknologi og konstruksjon som representerer bl.a. avanserte førerstøttesystemer, samt karosserikonstruksjon bestående av høyfasthetsstål og komposittmateriale, og med andre sammenføyningsmetoder som gjør at det må stilles store krav til den som utfører mekanisk-, elektronisk- og skadereparasjoner."

"AMCAR foreslår derfor at det også for foretak innføres et unntak fra plikten til å få godkjenning av Statens vegvesen for å kunne arbeide på kjøretøy.

Et slikt unntak skal kun gjelde for foretak som utfører arbeid på kjøretøy som er førstegangs registrert før 01.01.1971. Denne ordningen vil representere arbeid på kjøretøy som teknisk sett reguleres av Motorvognforskriften av 1942.

På denne måten unngår man at det åpnes opp for at ikke-godkjent foretak kan utføres arbeid på kjøretøy som innehar en teknologi som krever spesielt godkjent kompetanse.

Man bidrar også til å avkriminalisere et segment av verkstedkategorien som er å anse som viktig og verdifullt.

Hensynet til trafikksikkerhet er ivaretatt da kravet til forsvarlighet og kompetanse gjelder uansett. Dette gjelder også føringer rundt erstatningsansvar og eventuelt straffeansvar. Slik virksomhet vil også kunne være gjenstand for målrettede tilsyn som kan resultere i sanksjoner for foretak."

“AMCAR foreslår på bakgrunn av ovenstående følgende tillegg til § 3”

“Unntatt fra kravene er foretak som utfører arbeid på kjøretøy som er førstegangsregistrert 01.01.1971 eller tidligere. Unntaket gjelder ikke privatperson som utfører arbeid på vegne av bileier mot vederlag.”

Kommentarer til høringsoppsummering:

Statens vegvesen finner det ikke formålstjenlig å åpne opp for at det kan utføres godkjenningspliktig arbeid på eldre kjøretøy eller kjøretøy av spesiell interesse.

AMCAR er uenige i Statens vegvesens vurderinger i forbindelse med dette. Vi støtter imidlertid prinsippet om at godkjenningspliktig arbeid som hovedregel bare skal utføres av godkjent virksomhet. AMCAR er av den klare formening at vårt forslag, evt. med små korrigeringer, ikke vil bidra til å bryte med prinsippene i forskriften. Vårt forslag vil kunne bygge opp under forskriftstekstens hovedformål der det iht. § 1 framgår at:

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

Som vi påpekte i vårt høringssvar så anser AMCAR ulovlig verksteddrift, forutsatt at denne defineres riktig, som den største bidragsyteren til potensielt å kunne medføre et trafikkbilde bestående av kjøretøy som ikke er i forskriftsmessig forsvarlig stand. Det er derfor av stor viktighet at Statens vegvesen får nødvendige lovhjemler og tilstrekkelig med ressurser til å kunne korrigere og eventuelt stoppe det som kan ansees som useriøs og ulovlig verksteddrift.

Problemet med Statens vegvesens vurdering er at de som potensielt kan ansees som de som er best egnet til å utføre en bestemt jobb ikke kan utføre den aktuelle jobben da denne vil falle inn under definisjonen ulovlig verksteddrift. Dette er ofte egne fagfelt som omhandler utdøende tradisjons- og håndverksfag, som for lengst har utgått fra fag- og læreplaner, og ikke lenger er en del av utdanningsløpet for bilfag i videregående skole. Dette er en immateriell kulturarv som skjer i liten skala og overføres gjerne direkte fra en generasjon til en annen, men som vil være essensiell i den prosessen som vedlikehold, drift og istandsettelse av eldre entusiastkjøretøy fordrer. Dette er også tjenester, som ikke står i et konkurranse- eller motsetningsforhold med verkstednæringen – snarere tvert imot og utfyller et behov hvor spesialkompetansen ikke lenger eksisterer. Det blir derfor et paradoks at den samme jobben lovlig kan utføres av bileier selv, selv om vedkommende i gitt tilfelle ikke trenger å være den som er best egnet for å utføre jobben. Det er i sakens anledning også viktig å påpeke at det her er snakk om arbeid på eldre kjøretøy som

er av en slik art at den etablerte bilbransjen verken kan, ønsker eller har forutsetninger for å påta seg slikt arbeid.

Resultatet av dette er at Statens vegvesen i praksis fratår bileier muligheten til å få utført spesielt arbeid på eldre kjøretøy av foretak som kan ansees som svært godt egnet.

Den generelle bilentusiast har som oftest ikke økonomiske forutsetninger til å måtte være lovbestemt underlagt den tradisjonelle bransjen. Ytterligere begrensninger i norsk lovverk vil kunne resultere i en enda større grad av utflagging av restaureringer og vedlikehold i land hvor lovverk ikke skaper hindringer, eller på en tilfredsstillende måte ivaretar trafikksikkerheten. Dette vil gi en svekket kontroll med den kvalitative utførelsen knyttet til det utførte arbeidet, samtidig som dette undergraver næringsgrunnlaget til den kompetansen som fortsatt finnes i Norge.

I tillegg er det å være bilentusiast i stor grad basert på interessen for, og ønsket om, å vedlikeholde, reparere og eventuelt utføre ombygging av eget kjøretøy. En fornuftig bilentusiast vil imidlertid, i gitte tilfeller, komme i en situasjon der det ansees som hensiktsmessig å søke hjelp hos kompetent foretak som kan utføre en bestemt jobb på en anerkjent og svært god reparasjonsmetode.

Noen av disse behovene kan dekkes av den tradisjonelle verkstedbransjen, dette blir også gjort. AMCAR ser imidlertid at flere behov faller helt utenfor den etablerte verkstedbransjens kompetanseområder. De er følgelig heller ikke på tilbudssiden. Det er derfor svært uheldig om vi får et system der tilbyderne av slike tjenester blir kriminalisert.

AMCAR tror det er med en viss grad av utilsiktet hensikt at registrert foretak som innehar spesialkompetanse innenfor segmentet eldre entusiastkjøretøy, og som utelukkende utfører spesielt arbeid på denne typen kjøretøy faller inn under definisjonen ulovlig verksteddrift, og dermed vil kunne rammes av harde sanksjoner.

De personer og foretak som utfører slik arbeid i Norge er få, de representerer imidlertid et tilbud og en spesialkompetanse som er svært viktig innenfor entusiastbilmiljøet. AMCAR og LMK er nå i gang med en kartlegging rundt i markedet, slik at vi kan fastslå omfanget av "entusiastbilbransjen" og få en oversikt over hvilken kategori de enkelte foretak opererer under.

Statens vegvesen påpeker i sin vurdering at en del av det arbeidet som AMCAR viser til kan utføres av såkalte komponentverksteder jf. § 6, e).

§ 6. Unntak fra krav til godkjenning

Følgende arbeid er unntatt fra krav til godkjenning:

"e) reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på avmonterte komponenter av kjøretøy. Statens vegvesen kan etter skriftlig søknad gi tillatelse til at av- og påmontering av deler blir gjort av virksomhet når særlige grunner taler for det og virksomheten anses kvalifisert."

AMCAR anser det som lite tilfredsstillende at enkeltpersonforetak som for eksempel har spesialisert seg på overhaling av eldre motorer i hvert enkelt tilfelle må søke Statens vegvesen om tillatelse for ut- og innmontering.

Det samme vil gjelde for enkeltpersonforetak som eksempelvis har spesialisert seg på overhaling av eldre girkasser. Det vil for slikt foretak være en uholdbar situasjon å måtte søke Statens vegvesen om tillatelse for ut- og innmontering av en Cruise-O-Matic automatgirkasse tilhørende en 1960 Ford Galaxie.

Begge eksemplene på arbeid vil i tillegg til overhalingen av selve komponenten kreve en vis form for spesialkompetanse i forhold til innjustering. Slik justering vil i de fleste tilfeller måtte foretas etter at den aktuelle komponenten er montert i kjøretøyet.

Det vil derfor for slike foretak framstå som en uforholdsmessig belastning å måtte forholde seg til innsendelse av skriftlig søknad til Statens vegvesen hvis det er ment slik at søknad må sendes i hvert enkelt tilfelle. Ut- og innmontering må kunne anses som en naturlig del av deres virke- og spesialområde. Godkjenning ved søknad bør derfor for slikt foretak være gjeldende på årlig basis.

Statens vegvesen mener at de personer eller foretak som har slik kompetanse som AMCAR beskriver, og som oppfyller vilkårene for å bli godkjent, kan etablere godkjent virksomhet som eksempelvis spesialiserer seg på eldre kjøretøy.

AMCAR antar at hovedtyngden av "entusiastbilbransjen" vil falle inn under verkstedkategoriene Bilverksted 01 og Skadeverksted 01. Resterende vil kunne fungere tilfredsstillende under § 6, e) forutsatt at disse ikke trenger å søke fritak / tillatelse i hvert enkelt tilfelle.

Ovenfornevnte verkstedkategorier vil måtte tilfredsstillende følgende krav:

"§ 7 Krav til lokaler og teknisk utstyr for kjøretøyverksted"

"Lokaler og teknisk utstyr som skal benyttes av godkjent kjøretøyverksted skal være egnet til formålet og ha nødvendige tillatelser. Teknisk utstyr skal i tillegg være vedlikeholdt og kalibrert i henhold til anerkjente kalibreringsmetoder."

"Det kreves at de forskjellige kategoriene av kjøretøyverksteder skal ha følgende utstyr:"

"a) Bilverksted 01, skal ha kjøretøyløfter eller arbeidsgrav.

c) Skadeverksted 01 skal ha nødvendig måle- og sammenføyningsutstyr."

"Utover utstyrskrav som nevnt i annet ledd, må verkstedet ha tilgang til nødvendig utstyr og verktøy for de arbeidsoperasjonene som verkstedet skal utføre."

"Statens vegvesen kan i retningslinjer til forskriften fastsette nærmere krav til lokaler, utstyr og verktøy, herunder krav til vedlikehold og kalibrering tilpasset de ulike verkstedkategoriene."

"§ 8 Regelverk m.m."

“Godkjent kjøretøyverksted skal ha teknisk leder med stedfortreder som er godkjent av Statens vegvesen. Statens vegvesen kan ved godkjenning av virksomhet gjøre unntak fra kravet til stedfortreder når kravet vil virke urimelig av hensyn til virksomhetens størrelse.”

“§ 9 Krav til teknisk leder”

“a) Bilverksted 01: Fagbrev som «bilmekaniker tunge kjøretøy» eller som «bilmekaniker lette kjøretøy» og 4 års relevant praksis etter bestått fagprøve, alternativt 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.

e) Skadeverksted 01: Fagbrev som «bilmekaniker lette», «bilmekaniker tunge» eller som «bilskadereparatør» og 4 års relevant praksis etter bestått fagprøve, alternativt 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.”

“Kravet til teknisk leder anses videre oppfylt på bakgrunn av annen relevant utdanning eller praksis dersom Statens vegvesen finner denne likeverdig med forannevnte.”

AMCAR ser at det kan være utfordrende for flere aktører / foretak med spesialkompetanse eldre kjøretøy å innen rimelighetens grenser kunne tilfredsstillende Verkstedforskriftens krav.

Eksempel på dette kan være karosserimaker som driver alene i registrert enkeltpersonforetak. Vedkommende driver alene, kan ha over 20 års erfaring som karosserimaker, men har nødvendigvis ingen formell utdanning eller relevant fagbrev. Vedkommende driver foretak som er spesialisert innen reproduksjon av karosserideler for eldre biler, rustreparasjon av eldre karosserier og ombyggingsarbeid på eldre karosserier. Et slikt foretak kan for eksempel produsere bakre karosseripaneler til 1939 Packard og montere disse i forbindelse med rustreparasjon og restaureringsarbeid. Annet relevant arbeid for denne typen foretak kan være taksenkning av eksempelvis 1953 Chevrolet 150 i forbindelse med ombygging der det fra bileiers side er innsendt skriftlig søknad til Statens vegvesen, da det er snakk om ombygging som ansees som godkjenningsspliktig endring.

Ovenfornevnte eksempel vil som minimum kreve at foretak er godkjent som Skadeverksted 01, alternativt Skadeverksted 02. Dette vil avhenge av hvordan grensedragningen mellom hva som defineres som omfattende skader som kun kan utføres av skadeverksted 02 og mindre skadereparasjoner som kan utføres av skadeverksted 01 settes.

Det framgår av opprinnelig høringsnotat at disse grensedragningene vil framgå av retningslinjene til forskriften. Det framgår også at det vil bli trukket noen grensedragninger nedad mot skadeverksted 01, i forhold til hvilke typer arbeid som ikke anses som godkjenningsspliktige.

AMCAR mener derfor at det i denne sammenheng er viktig å skille mellom arbeid i forbindelse med kollisjonsskade på nyere kjøretøy, og arbeid i forbindelse med, reparasjon, restaurering og ombygging av eldre kjøretøy der det ikke er snakk om kollisjonsskade.

Det framgår også av høringsnotat at Statens vegvesen, samtidig med utarbeidelse av retningslinjene til forskriften, vil ta initiativ til en endring av kjøretøyforskriftens definisjon av omfattende skade i § 7-2.

Det vil derfor slik vi ser, i den sammenheng, være gode muligheter for, og naturlig, å sette føringer og definisjoner på en slik måte at også registrerte foretak som i dag befinner seg utenfor den tradisjonelle bransjen også skal kunne få muligheten til å drive lovlig under kontrollerte former som godkjent verksted.

Statens vegvesen anser det som ikke aktuelt å åpne for unntak fra godkjenningssplikten for virksomhet som restaurerer eldre kjøretøy, heller ikke med aldersbegrensning.

AMCAR er ikke enige i at vårt forslag til unntak fra godkjenningssplikten for virksomhet som utfører spesielt arbeid på eldre kjøretøy vil gi en for vid og generell åpning. Vårt forslag til unntak fra godkjenningssplikten var begrenset til spesielt arbeid på kjøretøy registrert før 01.01.1971. Dette avgrenser i praksis unntaket fra godkjenningssplikten til å gjelde arbeid på kjøretøy som i hovedsak er underlagt Motorvognforskriften av 1942.

Vårt mål er ikke nødvendigvis å oppnå et unntak fra godkjenningssplikten. Vårt hovedmål er å oppnå rammebetingelser som gjør det mulig for de aktuelle foretakene å kunne falle inn under verkstedforskriften for dermed å kunne få en godkjenning for sitt arbeidsområde. Kravsnivå må da også være tilpasset realistiske økonomiske forutsetninger og det aktuelle foretakets arbeidsområde. Arbeidsområde for slike foretak vil uansett, oppad, være svært begrenset enten det er snakk om kategori «Bilverksted 01» eller «Skadeverksted 01».

“Entusiastbilbransjen” dekker et viktig behov for bilhobbyen. De har derfor en viktig funksjon for hele entusiastbilmiljøet. Dette behovet vil imidlertid ikke forsvinne selv om Verkstedforskriften skjerpes. AMCAR frykter derfor at de som i dag er synlige og registrerte foretak og som har drift rettet mot forskjellige former for reparasjon av eldre kjøretøy, vil bli tvunget over i en mer uheldig form for videre drift. Dette er svært betenkelig av flere årsaker. Noen vil se seg nødt til å avvikle, noe som medfører at man mister viktig kunnskap og kompetanse. Andre igjen vil fortsette, men da uten å være registrert som foretak. Sistnevnte er svært uheldig og medfører i praksis forhold som går stikk i strid med forskriftens hovedintensjon.

Foretak som er spesialisert innen reparasjon og ombygging av eldre entusiastkjøretøy viderefører ofte det som kan ansees som “glemt” kompetanse. Slik kompetanse er viktig å ivareta. Dette har også en høy kulturbevarende verdi. Det ligger svært begrenset økonomi i dette fagfeltet, denne typen foretak representerer derfor ingen konkurranse i forhold til den etablerte tradisjonelle bilbransjen.

AMCAR og LMKs forlag til løsning

AMCAR og LMK samarbeider som organisasjoner. AMCAR og LMK omfatter til sammen 290 tilsluttede klubber og 88.000 direkte medlemmer. Vi er i denne sammenheng talerør for en stor brukergruppe som til en viss grad er lovbestemt underlagt bransjen i tillegg til at de i varierende grad er avhengige av bransjens tilbud og tjenester. De endringer som foreslås, og som nå er vedtatt, i den nye Verkstedforskriften påvirker denne brukergruppen. Vi ser derfor svært alvorlig på tilsiktede, evt. utilsiktede, konsekvenser som av vedtatt forskriftsendring og påfølgende retningslinjer til forskrift vil påvirke våre medlemmer på en uheldig måte.

AMCAR og LMK støtter Statens vegvesens ønske om å skjerpe kravene i forskriften, spesielt med tanke på å tilegne seg bedre kontroll- og sanksjonsmuligheter. Det er derfor viktig at man i retningslinjene til forskriften legger opp til føringer og et system som gjør at man innlemmer flest mulig av allerede eksisterende foretak innenfor reguleringene i forskriften som godkjent verksted. På denne måten vil Statens vegvesen også oppnå en høyere grad av regulering og kontroll og mindre uønsket adferd.

AMCAR og LMK ønsker å imøtekomme Statens vegvesen med at det istedenfor fritak innføres en form for forenklet godkjenning for registrert foretak som kun utfører bestemte reparasjoner på kjøretøy som er eldre enn 1971-modell. For disse kjøretøyene foreligger det heller ingen retningslinjer fra kjøretøyprodusent.

En slik forenkling kan gjennomføres på følgende måter:

- 1. Det kan innføres en egen kategori for arbeid på kjøretøy registrert før 01.01.1971 under ny § 5 Særlig arbeidstillatelse. Dette forutsetter at det fra Statens vegvesens side også i retningslinjer til forskriften fastsettes hensiktsmessige krav til egnet sted, nødvendige tillatelser, kompetanse, verktøy og utstyr, herunder også krav til vedlikehold og kalibrering av utstyr. Det må også kunne legges særlig vekt på "annen relevant utdanning eller praksis" som en eventuell erstatning for et absolutt krav om fagbrev.*
- 2. Det kan for kategorien «Bilverksted 01» og «Skadeverksted 01» i retningslinjene til forskriften stilles noe mer lempelige krav for foretak som kun skal kunne utføre reparasjoner for kjøretøy registrert før 01.01.1971. Statens vegvesen kan fastsettes hensiktsmessige krav til egnet sted, nødvendige tillatelser, kompetanse, verktøy og utstyr, herunder også krav til vedlikehold og kalibrering av utstyr. Det må også kunne legges særlig vekt på "annen relevant utdanning eller praksis" som en eventuell erstatning for grunnkravet om fagbrev.*

AMCAR og LMK ønsker også å påpeke viktigheten av at en endring av definisjonen omfattende skade, Kjøretøyforskriften § 7-2, gjøres på en hensiktsmessig måte som bidrar til å sikre forskriftens intensjon uten å også medføre utilsiktede konsekvenser. Det bør derfor dras tydelige skiller mellom reparasjon som utføres etter omfattende kollisjonsskade og reparasjon som utføres i forbindelse med omfattende restaurering eller ombygging.

Alternativ én forutsetter at det innføres en tilleggskategori under § 5. Dette betyr i praksis at det må foretas en endring av vedtatt forskriftstekst.

AMCAR og LMK anser løsningsforslag to for å være mer hensiktsmessig.

Verkstedforskriften § 7, 8 og 9 setter ytre rammer som er tilstrekkelige for at man i retningslinjene til forskriften kan innføre noe mer lempelige krav for foretak som kun utfører avgrensede reparasjoner for kjøretøy med aldersbegrensning. Sistnevnte krever derfor ingen forskriftsendring.

Det framgår av Statens vegvesens utredning at bransjen vil bli delaktige i forbindelse med utarbeidelse av de nye retningslinjene til Forskrift om arbeid på kjøretøy.

AMCAR er høringsinstans for både Samferdselsdepartement, Vegdirektorat og Statens vegvesen. Vi har i tillegg, som samtalepartner med Statens vegvesen og Vegdirektoratet, en viktig funksjon i slike saker.

Vi anser oss derfor som en viktig ressurs i det kommende arbeidet med utarbeidelse av bl.a. nye retningslinjer for den nye verkstedforskriften. AMCAR og LMK ønsker derfor å være delaktige i denne prosessen.

Med hilsen

Thomas Lian Kristiansen, sign

Teknisk leder, AMCAR

Stein Christian Husby, sign

Generalsekretær LMK