



TEKNISK UTVALG

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Trondheim 31.03.2020

Høringssvar – Høring om forslag til ny forskrift om arbeid på kjøretøy og oppheving av forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om kjøretøyverksteder

AMCAR anerkjenner "Forskrift om arbeid på kjøretøy" som et av flere elementer for å oppnå NTP-målene om nullvisjonen samt for å ivareta forutsetningene for like konkurranseforhold i verkstedbransjen.

AMCAR støtter derfor i stor grad Statens vegvesens vurderinger slik de framgår av høringsnotat. Vi er også i all hovedsak enige i de konklusjoner som tas, og det som foreslås som ny forskriftstekst på bakgrunn av disse.

Det framgår som opplagt at hovedansvaret for at et kjøretøy er i forskriftsmessig stand er pålagt bileier og den som til enhver tid benytter et kjøretøy. Det stilles i Norge krav til at kjøretøy og utstyr i bruk skal opprettholdes i en slik utførelse og vedlikeholdes slik at det til enhver tid tilfredsstiller de krav som er, og var, gjeldende ved førstegangsregistrering, eller ibrukttagelse uten registreringsplikt. For AMCAR blir det derfor et viktig prinsipp at med det ansvaret følger en råderett og valgfrihet. Vi mener derfor at hvis man er opptatt av trafikksikkerheten, så må den som ansvarliggjøres også ha rett til å utbedre kjøretøyet – i dette tilfelle bileier og den som til enhver tid disponerer kjøretøyet.

Dagens sikkerhetsteknologi og morgendagens kjøretøytekniske utvikling medfører imidlertid at det kan stilles krav til den som skal vedlikeholde eller reparere kjøretøyet. En revidert, framtidsrettet forskriftstekst kan ivareta slike utfordringer.

I tillegg er useriøse aktører, ulovlig verksteddrift og kjøretøy-kriminalitet, en utfordring.

En revidert verkstedforskrift bør derfor også være basert på en større grad av målrettede tilsyn som kan resultere i kraftigere sanksjoner både for enkeltpersoner og foretak.

Vi oppfatter det slik det fremgår av høringsnotatet at denne revisjonen er et resultat av at bransjen ved flere anledninger har etterlyst en fullstendig gjennomgang og revisjon av verkstedforskrifte.

Dagens modell med godkjenning og tilsyn med kjøretøyverksteder i Norge er basert på en høy grad av offentligrettslig regulering. Undersøkelser utført av Statens vegvesen viser at sammenlignbare EU-land har vesentlig mindre eller ingen offentligrettslig regulering. Det betyr i praksis at gjeldende regelverk i Norge, og nå foreslåtte forskriftsendringer, er

strengere for privatperson i Norge enn offentlig registrert verkstedvirksomhet i andre EU-stater som Norge naturlig kan sammenlignes med.

AMCARS kommentarer til de enkelte punkter der vi har innvendinger eller tilføyelser:

7.3 § 2 Virkeområde – forslag til ordlyd

“Forskriften gjelder enhver som skal utføre reparasjons-, vedlikeholds-, ombyggings-, oppbyggings-, påbyggings- og monteringsarbeid på kjøretøy.”

“Arbeid som nevnt i første ledd skal foretas på forsvarlig måte av kompetent person. Dette gjelder også for arbeid på kjøretøy som ikke er godkjenningsspliktig etter denne forskrift.”

Det framkommer av utredningene rundt forslag til § 2 at bestemmelsen bl.a. får anvendelse for de som med hjemmel i forskriften § 6 er unntatt fra plikten til å få godkjenning av Statens vegvesen for å kunne arbeide på kjøretøy.

Unntakene gjelder i første omgang reparasjons- og vedlikeholdsarbeid i forbindelse med videregående fagopplæring, enkle reparasjoner og utskiftninger samt justeringsarbeid i forbindelse med tester, nødreparasjon utført ved berging, arbeid som blir utført av fabrikant på egenprodusert kjøretøy, reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på avmonterte komponenter, reparasjons- og vedlikeholdsarbeid som blir utført på eget kjøretøy, ombygging, oppbygging og påbygg iht. forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 (Ktf. Kap. 7), samt arbeid på lisensiert kjøretøy.

Denne bestemmelsen ivaretar i stor grad de som bør ha mulighet til, og de som av ulike grunner har behov for, å utføre vedlikehold og reparasjoner på kjøretøy.

I tillegg sikrer også bestemmelsen kravet til kvalitet på best mulig måte ved at det påpekes at kravet til forsvarlighet og kompetanse gjelder uansett.

7.5 Bruk av brukte deler

AMCAR er ikke enig i at det skal innføres et generelt forbud mot bruk og / eller salg av brukte sikkerhets- og førerassistentkomponenter i verkstedforskriften.

Denne problemstillingen er allerede ivaretatt ved at forskriften stiller krav til at kjøretøyet etter reparasjon skal være i forskriftsmessig stand. Det er i realiteten ingen forskjell på en ikke-defekt ny del og ikke-defekt brukt del. En defekt komponent kan uansett ikke benyttes i forbindelse med en reparasjon da kravet om forskriftsmessig stand ikke vil oppnås.

Gjeldende forslag føyer seg inn i rekken av snikinnføring av forbud som til slutt og i ytterste konsekvens medfører monopoltilstander fra bransjens side.

Gjeldende forslag kunne i teorien ha vært ytterligere skjerpet ved at det skulle ha vært forbud mot salg av deler til privatpersoner. Bruk av brukte deler kan være en god driver for at et kjøretøy hurtig settes i forskriftsmessig stand.

I motsatt fall kan man se for seg at bileier, eller den som disponer kjøretøyet, velger å utsette en dyrere forskriftsmessig reparasjon med nye deler. I en tid der global ressursbruk er et tema, er gjenbruk av fullt brukbare deler en positiv ting.

AMCAR er generelt kritiske til forbud og føringer som ikke er forankret i et fornuftig og dokumentert trafikksikkerhetsperspektiv.

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, styreinretning, bærende konstruksjon, drivverk, hjuloppheng, hjulutrustning, 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.”

Det framkommer av utredningene rundt forslag til § 3 at det nærmere innholdet og avgrensningene av hva som inngår i de ulike komponentene ikke er statisk, men må tolkes i lys av utviklingen i reparasjons- og kjøretøyteknologien.

På samme måte som for § 2 henvises det her til en dynamisk ordning som skal være rustet til å hensynta framtidige endringer i reparasjons- og kjøretøyteknologi.

En slik vurdering er framtidsrettet og fornuftig, men den må også være dynamisk bakover i tid.

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 ofte 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 gjør det nødvendig med et innslag av strengere krav og føringer for foretak som skal utføre arbeid på kjøretøy. Det vil i denne sammenheng ikke være fullt ut tilstrekkelig å ha en flytende 30-års grense for et eventuelt fritak for 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 grensedragnin basert på en flytende 30-årsgrense alene være tilstrekkelig for å sette en naturlig grense.

Dagens nye 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 krav til den som utfører skadereparasjoner. Denne typen kjøretøy vil imidlertid uansett være underlagt strengere reparasjonskrav i tillegg til at reparasjonene må utføres iht. kjøretøyprodusentens anvisninger der disse foreligger

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 30 år eller eldre. Arbeid skal kun utføres på kjøretøy der det ikke foreligger anvisninger / krav fra kjøretøyprodusenten.

På denne måten unngår man at det åpnes opp for at ikke-godkjent foretak kan utføres arbeid på kjøretøy som innehar avansert 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 trafiksikkerhet er ivaretatt da kravet til forsvarlighet og kompetanse gjelde 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 utføres arbeid på kjøretøy som er 30 år eller eldre der det ikke foreligger anvisninger fra kjøretøyprodusent.

Unntaket gjelder ikke privatperson som utfører arbeid på vegne av bileier mot vederlag.

AMCAR er positive til at uttrykket "drivstoffanlegg" erstattes med "energibæresystem". Uttrykket omfatter tidligere benyttede energikilder, dagens energikilder samt alle andre eventuelt nye energikilder som tas i bruk.

AMCAR ser ikke behovet for at beltegående kjøretøy skal inngå blant de typene kjøretøy som omfattes av forskriften.

8.4 § 4 Kategorier av kjøretøyverksted

§ 4 Kategorier av kjøretøyverksted

"Godkjenning av kjøretøyverksted blir gitt av Statens vegvesen for følgende kategorier:"

Statens vegvesen oppgir følgende verkstedkategorier:

- a) Bilverksted 01
- b) Bilverksted 02
- c) Bilverksted 03
- d) Motorsykel- og mopedverksted
- e) Skadeverksted 01
- f) Skadeverksted 02
- g) Påbyggerverksted
- h) Traktorverksted

AMCAR har ingen innvendinger i forbindelse med selve inndelingen av disse kategoriene. Vi registrerer at verkstedkategori a, b, c og h også omfatter reparasjon av tilhenger med påløpsbremseanlegg. Vi er enige i at disse kategoriene også tildeles slik arbeid.

Vi ser imidlertid at det er et behov for å endre begrepet "påløpsbremseanlegg" da det i forbindelse med opprettelse av unntaksparagraf 10 i Bilforskriften også gis åpning for godkjenning av tilhenger som kan være utrustet med elektronisk bremsesystem jf. § 10 c. AMCAR foreslår derfor at begrepet "påløpsbremseanlegg" erstattes av begrepet "bremseanlegg".

Hovedkategoriene av bremseanlegg vil uansett reguleres i hver enkelt verkstedkategori da disse også er oppdelt i forhold til totalvekt >3500 kg, >7500 kg og <7500 kg. Dette bidrar til at verkstedkategorier godkjent for reparasjon av kjøretøyer med tillatt totalvekt ikke over 7500 kg uansett ikke kommer i befatning med trukkluftmekaniske bremsesystemer.

8.5 Nærmere om forslaget til ny § 4

Det framgår i utredningene av forslaget at Statens vegvesen ønsker å formulere bestemmelsen slik at begrepet "kan utføre" erstattes av "kan tilby". AMCAR anser dette som en god løsning. En slik formuleringsendring bidrar til en selvvalgt grensedragning nedad for det enkelte verksted slik at små foretak på mindre steder eksempelvis kan legge seg på et driftsnivå som er tilpasset det aktuelle markedet. Ordningen muliggjør også bruk av underleverandører og samarbeidsavtaler i forbindelse med utstyr og kjøp av tjenester noe som kan være hensiktsmessig for enkelte foretak.

Foreslåtte ordning vil langt på vei bidra til at den enkelte verkstedkategori får noe av den samme omfangsflexibiliteten som man kan finne mellom verkstedkategoriene Skadeverksted 01 og Skadeverksted 02.

8.5.8 Gjeldende § 3 bokstav J – Hjulustrustningsverksted

Det framgår at verkstedkategorien for hjulustrustning gir adgang til å utføre arbeid som går ut over det som omfatter selve hjulustrustningen. Det opplyses at denne verkstedkategorien i dag representerer 35 virksomheter. Statens vegvesen foreslår derfor å fjerne verkstedkategorien grunnet det lave antallet godkjenninger. Det framgår videre at det til forskjell fra de øvrige verkstedkategoriene som er foreslått fjernet, for hjulustrustningsverksted er knyttet et eget fagbrev for teknisk leder som "reparatør av hjulustrustning".

AMCAR registrerer imidlertid at det under punkt 8.7.3 bokstav b – arbeid på hjul (særlige arbeidstillatelse) framgår at det pr. 13. desember 2019 var 745 godkjente virksomheter under denne kategorien og at denne dermed representerer den største kategorien innen virksomhet som opererer innenfor ordningen med særlig arbeidstillatelse.

Videre opplyses det om at bransjen ønsker kategorien oppdelt i to kategorier av særlig arbeidstillatelse da kravene til nødvendig kompetanse varierer sterkt for arbeid på hjulustrustning for kjøretøy med tillatt totalvekt over eller under 3500 kg.

AMCAR oppfatter den totale bransjen for hjulustrustning som stor da det er 35 foretak innenfor verkstedkategorien hjulustrustning i tillegg til 745 foretak som er godkjent innenfor samme kategori, men da under særlig arbeidstillatelse.

AMCAR har ingen bastante meninger rundt dette. Men vårt umiddelbare inntrykk var kanskje å beholde verkstedkategorien hjulustrustningsverksted, og heller fjerne muligheten for særlig arbeidstillatelse hjulustrustning. En slik løsning virker for oss som den mest logiske da det for hovedkategori hjulustrustningsverksted er knyttet et eget fagbrev for teknisk leder som "reparatør av hjulustrustning". Verkstedkategorien hjulustrustningsverksted gis jf. § 3 j adgang til å utføre arbeid på kjøretøys hjuloppheng, drivaksel / drivakselledd, hjulbrems og styring i tillegg til selve hjulustrustningen.

Hvilke eventuelle kjøretøykomponenter denne verkstedkategorien skal kunne gis adgang til, ut over det som omhandler selve hjulustrustningen må eventuelt vurderes. Dagens verkstedkategori hjulustrustningsverksted er ikke omfattet av begrensning for arbeid på hjulustrustning for kjøretøy med tillatt totalvekt over eller under 3500 kg.

8.6 § 5 Særlig arbeidstillatelse

Det framgår av forslag til forskriftstekst at Statens vegvesen kan utstede særlig arbeidstillatelse til virksomheter for bestemte typer arbeid. Disse inndeles i ulike kategorier og er opplistet i kategorier a – e.

Vi har følgende kommentarer til to av punktene:

- a) *arbeid på hjul*: Se tidligere kommentar under avsnitt 8.5.8
- b) *arbeid på campingtilhengere og annen tilhengers påløpsbremseanlegg som kan trekkes av kjøretøy med tillatt totalvekt ikke over 3500 kg.*

AMCAR foreslår at begrepet påløpsbremseanlegg endres og erstattes av begrepet bremseanlegg slik at ordningen også omfatter campingtilhenger og annen tilhenger med elektronisk bremsesystem. Ref. kommentarer til avsnitt 8.4.

8.8 § 6 Unntak fra krav til godkjenning

“§ 6. Unntak fra krav til godkjenning”

“Følgende arbeid er unntatt fra krav til godkjenning”

- “a) Reparasjons- og vedlikeholdsarbeid som utføres som ledd i videregående fagopplæring.*
- b) Enkle reparasjoner og utskiftinger som ikke omfatter bærende konstruksjoner og vitale deler på kjøretøyet, herunder også mindre justeringsarbeid utført i naturlig sammenheng med gjennomføring av tester.*
- c) Nødreparasjon på kjøretøy som nødvendig del av redningstjeneste.*
- d) Arbeid som blir utført av fabrikant på egenproduserte kjøretøy eller på egenproduserte deler og utstyr til kjøretøy.*
- e) Reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på avmonterte komponenter av kjøretøy. Statens vegvesen kan etter skriftlig søknad gi tillatelse til at av- og påmontering av deler blir gjort av virksomhet når særlige grunner taler for det og virksomheten anses kvalifisert.*
- f) Reparasjons- og vedlikeholdsarbeid som blir utført av eier eller medlemmer av eiers husstand på kjøretøy som er registrert på eieren, eller har vært registrert i eierens navn på tidspunkt for eventuell avskilting. Unntaket gjelder også dersom den som utfører reparasjons- og vedlikeholdsarbeid har rådighet over kjøretøy på leasingkontrakt, dersom det er tillatt i kontrakten. Unntaket gjelder ikke når eieren reparerer kjøretøy som blir omsatt i næringsøyemed. Unntaket gjelder heller ikke dersom det foretas reparasjonsarbeid på kjøretøy med omfattende skade som definert i Kjøretøyforskriften § 7-2, med mindre Statens vegvesen i spesielle tilfeller har gitt tillatelse til slikt arbeid.*
- g) Ombygging, oppbygging og påbygging i henhold til forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav til godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (Kjøretøyforskriften) kapittel 7 som blir utført av eier, eller har vært registrert i eiers navn på tidspunkter for eventuell avskilting, og eieren av kjøretøyet på forhånd har fått tillatelse av Statens vegvesen til utførelse av dette arbeidet. Unntaket gjelder ikke når eieren ombygger, oppbygger eller påbygger kjøretøy som blir omsatt i næringsøyemed.*

h) Arbeid på lisensiert kjøretøy som nyttes til trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrt område og hvor kjøringen skjer i regi av og med medlemmer i klubb tilsluttet Norges bilsportforbund eller Norges motorsykkelforbund.”

For AMCARs vedkommende er, av disse punktene, retten til å vedlikeholde og reparere eget kjøretøy, samt retten til ombygging iht. kjøretøyforskriften kap. 7 de viktigste. Gjeldende unntak, § 6 a – h, ivaretar etter vår erfaring punkter som er svært viktige og som eksempelvis bransjen i stor grad verken kan eller ønsker å håndtere.

Enhver innvending imot ett eller flere av disse punktene kan ikke forankres i tvil rundt trafiksikkerhet men må heller sees på som et forsøk på å erverve seg arbeid. Dette vil i så fall medføre en svært uheldig statlig innføring av monopol. Foreslått ordning ivaretar både viktige og absolutte behov. I tillegg bidrar ordningen til å tydeliggjøre forhold som ansvar og krav.

I motsatt fall, hvis disse unntakene ikke hadde vært gjeldende, ville man oppnådd en ansvarsfraskrivelse og større grad av likegyldighet rundt kjøretøy.

Det kan for eksempel være lett å se for seg at man ved et eventuelt forbud mot å vedlikeholde og reparere eget kjøretøy, noe som ville vært tilfelle uten gjeldende unntak, heller ville ha latt være å få kjøretøyet reparert i gitte tilfeller. Et slikt forbud vil gi fullstendig feil signaleffekt og vil i mange tilfeller representere en forverring med tanke på trafiksikkerhet. I tillegg vil et forbud eller mangel på tilstrekkelige unntak fra plikten til å få godkjenning av Statens vegvesen for å kunne arbeide på kjøretøy også medføre store vanskeligheter for flere virksomheter som fagopplæring, redningstjeneste, fabrikanter, komponentverksteder og motorsport.

AMCAR er kjent med at noen klubber i miljøet driver med reparasjoner i sine klubblokaler bl.a. som et tilbud for sine medlemmer, og også som en form for opplæring, spesielt for yngre medlemmer. AMCAR jobber for å bevisstgjøre våre medlemmer og tilsluttede klubber rundt viktigheten av å ivareta entusiastkjøretøy slik at de til enhver tid framstår i trafiksikker stand. Dette gjelder for kjøretøy generelt, og spesielt med tanke på de utfordringene som ligger i å ivareta eldre kjøretøy, slik at de til hver tid opprettholder en driftssikker og trafiksikker stand.

AMCAR ser derfor at det er et behov for at det også inntas et fritak i forskriften for reparasjons- og vedlikeholdsarbeid som foregår i regi av klubb tilsluttet organisasjon.

Høringsnotat tar også for seg begrepet “anerkjente metoder” som i betydningen anerkjent reparasjonsmetode. Det slås fast at “anerkjente metoder” er en rettslig standard der måten å foreta reparasjoner på ikke er statisk men utvikler seg over tid. At denne er dynamisk er avgjørende, da “anerkjente metoder” også skal fange opp og endres i takt med behov som oppstår som følge av kjøretøyteknisk utvikling og endrede behov for reparasjonsmetoder.

Det er i denne sammenheng viktig å påpeke at begrepet “anerkjent reparasjonsmetode” ikke er en nyvinning. Anerkjente reparasjonsmetoder har utviklet seg fra kjøretøyhistoriens opprinnelse. Verkstedforskriften må derfor på gjeldende område anerkjenne begrepet “anerkjente metoder” som dynamisk framover i tid men også bakover i tid.

Den beste kunnskapen rundt eldre kjøretøy og erfaringer med “anerkjente metoder” i relasjon til disse finnes i dag hos den enkelte bileier og miljøene rundt disse kjøretøyene.

Denne trenden forsterkes jo eldre kjøretøyene blir. Satt på spissen kan man i en god del tilfeller si at et kjøretøy vil kunne repareres mer forsvarlig av privatperson/organiserte kjøretøyhobbymiljø enn av den etablerte og anerkjente bransjen.

Vi har ved flere anledninger opplevd å bli kontaktet av PKK-verksteder der de signaliserer at de ikke ønsker å utføre PKK eller etterkontroll på eldre kjøretøy på grunn av manglende erfaringer og kunnskap. Og mange verksteder utfører ikke reparasjoner på eldre kjøretøy. Dette er også noe vi har tatt opp med Vegdirektoratet tidligere. Ovenforstående beviser langt på vei vår påstand om at det ikke er ensbetydende positivt i et trafikksikkerhetsperspektiv med en bransje som i ytterste konsekvens oppnår et monopollignende regime.

I et trafikksikkerhetsperspektiv er vi overbevist om at man er best tjent med en verkstedforskrift som også inneholder unntak. Dette bidrar til et positivt samspill mellom enkeltpersoner, andre foretak og bransjen der den enkelte er sitt ansvar bevist.

Denne ordningen sikres ytterligere ved at eventuelt vedlikehold og reparasjoner skal utføres "på forsvarlig måte av kompetent person". Det betyr at den som skal utføre arbeid på kjøretøy må ta stilling til om hun eller han innehar de nødvendige kunnskaper og ferdigheter til å utføre det aktuelle arbeidet. Man vil også kunne komme i erstatningsansvar, eventuelt også straffeansvar dersom man påtar seg arbeid på kjøretøy og det oppstår materiell skade eller personskade som har sin årsak i mangelfull reparasjon.

AMCAR forslår derfor at følgende unntakspunkt inntas som et tillegg til § 6:

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

8.9.6 Nærmere om forslaget til § 6 bokstav f

AMCAR støtter Statens vegvesens vurderinger som fastslår at unntaket ikke skal gjelde dersom det foretas reparasjons-arbeid på kjøretøy med omfattende skade som definert i Kjøretøyforskriften § 7-2. Men der det åpnes for at slik reparasjon kan utføres i enkelte tilfeller der det i forkant av reparasjon innhentes tillatelse i form av søknad med godkjenning fra Statens vegvesen.

9.9.13 Krav om norskkunnskap for teknisk leder og kompetent stedfortreder

AMCAR anser det som hensiktsmessig at det kanskje bør stilles krav til norskkunnskap for teknisk leder og stedfortreder på lik linje med det krav som er satt for kontrollør og teknisk leder i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy der det framgår at:

"Kontrollørene skal ha tilstrekkelige norskkunnskaper til at de kan utføre kontrollene korrekt etter kontrollinstruksen."

Et tilsvarende krav vil i så fall kunne begrunnes ut ifra forutsetningen om at teknisk leder skal kunne kommunisere med sitt personale på en slik måte at han ivaretar sitt ansvar med å informere, veilede og føre tilsyn med virksomhet.

9.11 Nærmere om forslaget til ny § 11

AMCAR støtter Statens vegvesens vurderinger rundt kompetansekravene til mekanikerne i kjøretøyverkstedene. Vi støtter derfor også foreslått forskriftstekst (§ 11).

10.6 Nærmere om forslaget til ny § 16

Forslag til bokstav f): "*prosedyrebeskrivelse for og registreringer av avvikshåndtering*"

AMCAR er svært positive til at det stilles krav til prosedyrebeskrivelse av alle typer avvik, herunder også avvik framkommet igjennom kundeklager. Og at det videre stilles krav til at avvikene følges opp slik at praksis forbedres.

11 Kapittel 5 – Tilsyn og reaksjoner

AMCAR støtter de vurderinger som gjøres i forbindelse med tilsyn og reaksjoner.

11.2.1 Nærmere om forslaget til første ledd (tilsyn)

Vi ser at det er et behov for at Statens vegvesen gis en utvidet hjemmel for å kunne føre tilsyn med det som kan faller inn under definisjonen verksteddrift og at dagens krav til bevismessig sannsynlighetsovervekt for å kunne iverksette eventuelt tilsyn erstattes av at tilsyn kan utføres der / når det foreligger en berettiget mistanke om ulovlig verksteddrift. Det vil derfor være nyttig at forskriftstekst inntar uttrykket "rimelig grunn til å anta" i relasjon til å foreta tilsyn ovenfor virksomhet og personer som foretar godkjenningspliktig arbeid jf. forskriftens §§ 3, 5 og 7a.

11.2.3 Nærmere om forslaget til tredje ledd (reparasjonskvalitet)

Tredje ledd omfatter krav til reparasjonskvalitet der det henvises til at reparasjon skal være utført etter faglig anerkjente metoder.

Det fastslås at begrepet "faglig anerkjent reparasjonsmetode" er å anse som en rettslig standard der måten å foreta reparasjon på ikke er statisk men utvikler seg over tid.

Dette forklares videre med at det som er faglig anerkjente metoder i dag vil kunne være noe annet noen år fram i tid. Det samme må derfor kunne sies om anerkjente og faglig anerkjente reparasjonsmetode som ble benyttet tilbake i tid.

Som tidligere nevnt så må begrepet "faglig anerkjent reparasjonsmetode", da det fastslås at denne ikke er statisk, være dynamisk. Begrepet må derfor være førende for reparasjonskvalitet framover, men også bakover i tid. Dette vil da sikre at det benyttes faglig anerkjente reparasjonsmetoder som tilpasses det aktuelle kjøretøy det til enhver tid

utføres arbeid på. Det vil si at det for eldre kjøretøy må kunne benyttes, og aksepteres, andre faglige reparasjonsmetoder enn de som er gjeldende i dag for dagens kjøretøy. Statens vegvesen fastslår også at fabrikantens anvisninger om reparasjonsmetode vil være en naturlig kilde og et utgangspunkt til å bestemme hva som er det faglig anerkjente. Videre fastslås det at fabrikantens anvisninger ikke skal forstås slik at denne utelukkende skal være avgjørende.

AMCAR anser denne vurderingen som fornuftig. Man skal for eksempel ikke mange årene bakover i tid før man kommer i befatning med kjøretøy der det ikke eksisterer anvisninger fra fabrikanten. Det er derfor viktig at også andre metoder som i bransjen, og eventuelt av andre med tilstrekkelig kunnskap, er regnet som forsvarlige reparasjonsmetoder skal aksepteres.

AMCAR støtter imidlertid fullt ut unntaket som sier at reparasjoner som regulert i gjeldende § 12 (ny § 14) ("storskade") der det er et ubetinget krav om at reparasjonene skal utføres iht. kjøretøyproduzentens anvisninger der disse foreligger.

I denne sammenheng er også bransjen pålagt et tydelig ansvar gjennom EU-forordning nr. 461/2010 der Europakommisjonen understreker betydningen av "uavhengige operatører". Der den har anerkjent at det uavhengige ettermarkedet øker forbrukernes valgmuligheter, noe som blant annet holder prisene på reparasjoner konkurransedyktige ved å legge press på bilprodusentenes nettverk.

"For å sikre en reell effektiv konkurranse i markeder for ettersalgstjenester er det avgjørende at alle operatører kan få tilgang til den tekniske informasjon som er nødvendig for å utføre reparasjoner og vedlikehold på stadig mer avanserte kjøretøyer. For dette formålet er hjørnesteinen i den nye konkurranselovgivningen at tilbakehold av teknisk informasjon vil bli behandlet direkte under Traktatens regler om konkurransebegrensning".

De samme føringer er gjeldende for tilgang på deler til, og via det uavhengige markedet.

"Den nye konkurranserettslige rammen erkjenner at tilgang til teknisk informasjon, verktøy og opplæring fortsatt er en forutsetning for effektiv konkurranse i ettermarkedet for motorvognsektoren".

Det uavhengige markedet eller uavhengige aktører er, iht. EU-Parlamentets og Rådets forordning EF nr. 715/2007 av 20. juni 2007, opplistet som følger:

- *Virksomhet, utover de autoriserte forhandlere og verksteder, som direkte eller indirekte involveres i reparasjon og vedlikehold av kjøretøy.*
- *Produsenter eller forhandlere av reparasjonsutstyr, verktøy eller reservedeler.*
- *Tekniske forlag.*
- *Bilklubber.*
- *Veiretningstjenester*
- *Virksomhet som tilbyr inspeksjon og testing.*

- *Virksomhet som tilbyr opplæring av reparatører*
- *Produsenter og reparatører av utstyr til kjøretøy som anvender alternative drivstoff.*

Det framgår av "Den nye konkurranserettslige rammen for ettermarkedet i bilbransjen" at denne listen ikke er uttømmende.

Disse føringer pålegger bilprodusenter og den merkerelaterte bransjen å tilgjengeliggjøre kjøretøyprodusentens anvisninger og teknisk informasjon til det uavhengige markedet herunder også bilklubber og bileier.

Eventuelle avvik fra gjeldende føringer vil kunne bidra til at retten og muligheten til å kunne utføre reparasjon og vedlikeholdsarbeid på kjøretøy tilfaller den merketilknyttede bransjen alene.

Et slikt scenario vil ikke bidra til økt reparasjonskvalitet da det på sikt vil frata virksomhet, bileier m.fl. mulighet til å kunne tilegne seg kunnskap om anerkjent reparasjonsmetode, teknisk informasjon og kunnskap rundt kjøretøyprodusentens anvisninger.

11.4.1 Nærmere om forslaget til første ledd (forvaltningsreaksjoner)

Vi ser at det er et behov for at Statens vegvesen har tilstrekkelige verktøy for å iverksette forvaltningsreaksjoner som kan rettes mot virksomheter og personer som driver det som karakteriseres som ulovlig verksteddrift. Det er også viktig at Statens vegvesen gis utvidet hjemmel til også å kunne iverksette reaksjoner mot teknisk leder ved godkjent verksted, og ikke bare mot virksomhet.

12.2 Nærmere om forslaget til ny § 20 (utvidelse av bemyndigelse til å kvittere ut kontrollseddel)

AMCAR anser det som fornuftig at kretsen som kan bemyndiges til å kvittere ut kontrollseddel utstedt av kontrollmyndighet også utvides til å eventuelt kunne omfatte kompetent person i virksomhet med særlig arbeidstillatelse.

13 Økonomiske og administrative konsekvenser

Skisserte forskriftsendring vil representere et vesentlig økt ressursbehov hos Statens vegvesen. AMCAR anser det i så fall som uheldig hvis Statens vegvesen ikke får tilført tilstrekkelige ressurser slik at det går på bekostning av tilsynsarbeid.

Når det gjelder bransjen så vil skissert forskriftsendring representere en ikke-ubetydelig kostnad. Dette vil være en kostnad som igjen vil overføres til kundene.

Kostnadsnivået for vedlikeholds- og reparasjonstjenester er allerede for høyt i Norge. En eventuelt ytterligere økning er derfor uheldig og kan i beste fall kompenseres ved at servicenivået ut mot kunden og kvaliteten på utført arbeid økes.

Sammendrag og konklusjon

AMCAR har problemer med å se logikken i at bransjen ser et stort behov for en fullstendig revisjon av verkstedforskriften, i så måte at gjeldende høring er et resultat av at bransjen har etterlyst en slik revisjon ved flere anledninger.

Norge er allerede det land i verden som sannsynligvis har de strengeste reguleringer når det gjelder bil og biltrafikk. Dette er vel og bra, men hvis formålet med høringen var at bransjen skulle oppnå en full kontroll med hvem som kan reparere et kjøretøy - vil vi i så fall bli det eneste land i verden der ansvaret for å reparere kjøretøyet erlegges på eier og bruker, mens de samme eierne og brukerne ilegges forbud mot å ivareta og reparere sitt eget kjøretøy!

Derfor er unntaksordningen som ivaretar nødvendige krav på en tilfredsstillende måte helt nødvendig. Dette vil bidra til et positivt samspill mellom enkeltpersoner, andre foretak og bransjen der den enkelte er sitt ansvar bevisst.

AMCAR anser også at foreslåtte unntak heller ikke bidrar til å gi åpning for svart arbeid, kjøretøykriminalitet eller uheldig verksteddrift - snarere tvert imot!

Vi er derfor på generelt grunnlag positive til de vurderinger som framkommer av høringsnotat og forslag til forskriftstekst som foreslås på bakgrunn av disse. Vi ber imidlertid etaten merke seg de kommentarer, korrigeringer og tillegg som framkommer i vårt høringssvar.

Med vennlig hilsen
For AMCAR


Thomas Lian Kristiansen


Østre Rosten 4 A
7075 Tiller
NORWAY