

# Regelrådets uttalelse

**Om:** Høring om forslag til ny forskrift om arbeid på kjøretøy og oppheving av forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om kjøretøyverksteder.

**Ansvarlig:** Statens vegvesen



Regelrådets konklusjon: **Utredningen har svakheter**

Statens vegvesen

Deres ref.:  
20/9784-1

Vår ref.:  
22/2020

Dato:  
04.03.2020

Vår saksbehandler:  
Stian Hervik Frantzen

## Uttalelse fra Regelrådet

**Om:** Høring om forslag til ny forskrift om arbeid på kjøretøy og oppheving av forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om kjøretøyverksteder.

**Konklusjon:** Utredningen har svakheter

### Regelrådets samlede vurdering av forslaget

Statens Vegvesen sender ut et godt utarbeidet høringsnotat av verkstedsforskriften på høring. Regelrådet savner en noe mer presis beskrivelse av hvilket problem man ønsker å løse og hva målene med forslagene er. Tallfesting av dagens situasjon kunne gitt et bedre bilde av problemene. En del av den manglende problembeskrivelsen går på utredning av nullalternativet, det vil si hvilke problemer som vil oppstå for alle berørte parter hvis vi fortsetter med dagens situasjon. Forslaget er gjennomgående godt begrunnet og valg av tiltak synes fornuftige. Beslutningsgrunnlaget kunne vært ytterligere styrket med en nærmere vurdering av nytten fra tiltakene opp mot problemene vi ønsker å løse.

Regelrådet vil også bemerke at overgangsordningene for bedriftene som er foreslått er et positiv aspekt ved utredningen. Ved hjelp av overgangsordningene vil næringslivet få relativt lave omstillingskostnader ved overgang til ny forskrift.

På de neste sidene kan du lese mer om Regelrådets vurderinger.

Ta gjerne kontakt ved spørsmål.

Med vennlig hilsen  
Sandra Riise  
leder av Regelrådet

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*

## **1. Om forslaget som er sendt på høring**

Nasjonal transportplan har nullvisjon for antall drepte i trafikken i Norge. Videre har planen også mål om sunne og like konkurranseforhold for verkstedbransjen. Statens Vegvesen utredet forskjellige metoder for godkjenning- og tilsynsordninger. Den norske bilparken har de siste årene opplevd en teknologisk utvikling hva gjelder konstruksjonsmåter, systemer for førerassistanse og annen elektronikk. På bakgrunn av dette og som et svar på et ønske fra verkstedsbransjen, sendes nå en full revidering av verkstedforskriften ut på høring.

## **2. Regelrådets prioritering**

Regelrådet skal bidra til at næringslivet ikke påføres unødvendige byrder gjennom nytt eller endret regelverk, jf. vedtekter for Regelrådet § 1.

Regelrådet skal vurdere utformingen av forslag til nytt eller endret regelverk, både lover og forskrifter, som påvirker næringslivets arbeidsbetingelser og øvrige relevante forhold, jf. vedtektene § 2 første ledd. Rådet står fritt til å prioritere hvilke saker man gir uttalelser i. På denne bakgrunn prioriterer Regelrådet å uttale seg om et utvalg av saker.

Endringer i verkstedforskriften kan treffe det norske næringslivet bredt. Verkstedbransjen blir åpenbart påvirket. Endringene kan også slå ut for næringer som benytter seg av verkstedstjenester.

## **3. Regelrådets vurdering av utredningen av konsekvenser for næringslivet**

Det følger av Regelrådets vedtekter § 2 første ledd at Regelrådet skal ta stilling til om det er gjennomført konsekvensvurderinger etter de krav som utredningsinstruksen stiller, og om virkningene for næringslivet er tilstrekkelig kartlagt. Rådet kan vurdere hvorvidt nytt eller endret regelverk er utformet slik at målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet.

Som grunnlag for vurderingen nedenfor har Regelrådet særlig tatt utgangspunkt i kravene til innhold i beslutningsgrunnlaget i utredningsinstruksen kapittel 2. Det vil si pkt. 2-1 Minimumskravene til utredning og pkt. 2-2 Omfang og grundighet. Regelrådet har også sett hen til reglene om tidlig involvering av berørte i utredningsinstruksen pkt. 3-1.

### **3.1. Kostnadsvirkninger og nyttevirkninger for næringslivet**

Vegvesenet skriver at det vil være kostnader for næringslivet blant annet fordi verksteder som skal reparere omfattende skader nå må søke om godkjenning. Forslaget tallfester antall verksteder ved gjennomgang av de forskjellige godkjenningene som kreves i dag. Regelrådet savner en nærmere beregning av kostnadene for næringslivet. Antall verksteder antatt berørt og pris for godkjenning er kjent. En beregning av kostnader, både før og etter endringer, ville styrket utredningen vesentlig.

### **3.2. Konkurransvirkninger for næringslivet**

Sunne konkurranseforhold nevnes som en av hovedgrunnene for de foreslåtte endringene. Kriminelle aktører i bransjen er med på å skape skjeve konkurranseforhold. Vegvesenet foreslår også å innføre klassifisering av skadeverksteder slik at mindre verksteder kan spesialisere seg på mindre skader. Hva forslaget faktisk innebærer for konkurransen i bransjen kunne vært bedre beskrevet.

### **3.3. Forenkling for næringslivet**

Forslaget inneholder flere forenklinger for næringslivet. Vegvesenet foreslår å fjerne flere godkjenningskategorier som antas å være unødvendige.

### 3.4. Digitalisering

Regelrådet legger til grunn at rapportering og søknadsprosesser foregår digitalt.

### 3.5. Særskilt vurdering av hensynet til små virksomheter

Regelrådet ser at små bedrifter er hensyntatt på flere punkter. Videreføring av unntak for godkjenning av kompetent stedfortreder og oppdeling av kategorien skadeverksted er positive tiltak med tanke på små bedrifter. Det kunne vært utredet om den økte administrative byrden vil slå hardere ut for små virksomheter.

### 3.6. Alternative tiltak

Vegvesenet har vurdert hvordan våre nærmeste naboland håndterer kjøretøyverksteder. De forskjellige modellene er vurdert og det gis en anbefaling om å videreføre nåværende modell. Regelrådet vurderer at hovedalternativer er godt utredet. Det kunne med fordel vært bedre beskrevet hva problemet vi ønsker å løse er. Og hvilke problemer vi ville fått hvis dagens situasjon hadde fortsatt. På denne måten hadde det blitt enklere å vurdere alternative tiltak for å nå målene.

### 3.7. Forutsetninger for en vellykket gjennomføring for næringslivet

Overgangsordningene som forslaget foreslår synes hensiktsmessige. Forslaget innebærer en overgangsperiode på 2 år for godkjenning av teknisk leder, innmelding av hvilken verkstedkategori verkstedene ønsker å fortsette med og om verkstedene ønsker godkjenning som skadeverksted 02.

### 3.8. Andre kommentarer til utredningen og gjennomføringen av høringen

Vi gjør oppmerksom på at det følger av utredningsinstruksen pkt. 4-3 at Regelrådet skal informeres om høringen når forslag til lov og forskrift som er særlig relevant for næringslivet legges ut på høring, jf. utredningsinstruksen pkt. 4-3. Vi kan ikke se å ha mottatt informasjon om denne saken, og ber om dere i fremtiden også setter Regelrådet som mottaker av høringer som berører næringslivet.

## **4. Er forslaget utformet slik at målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet?**

Regelrådet vurderer at overgangsordningene som er foreslått i forslaget er gode. Dette medfører at kostnaden for næringslivet blir relativt lav. Utredningen kunne vært styrket hvis problembeskrivelsen og målene man ønsker å oppnå hadde vært med presist beskrevet. Hva helt konkret er det vi ønsker å oppnå? Er for eksempel personlig godkjenning av teknisk leder det beste alternativet for å nå målene? Til tross for noen svakheter, vurderer Regelrådet at målene kan oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet.