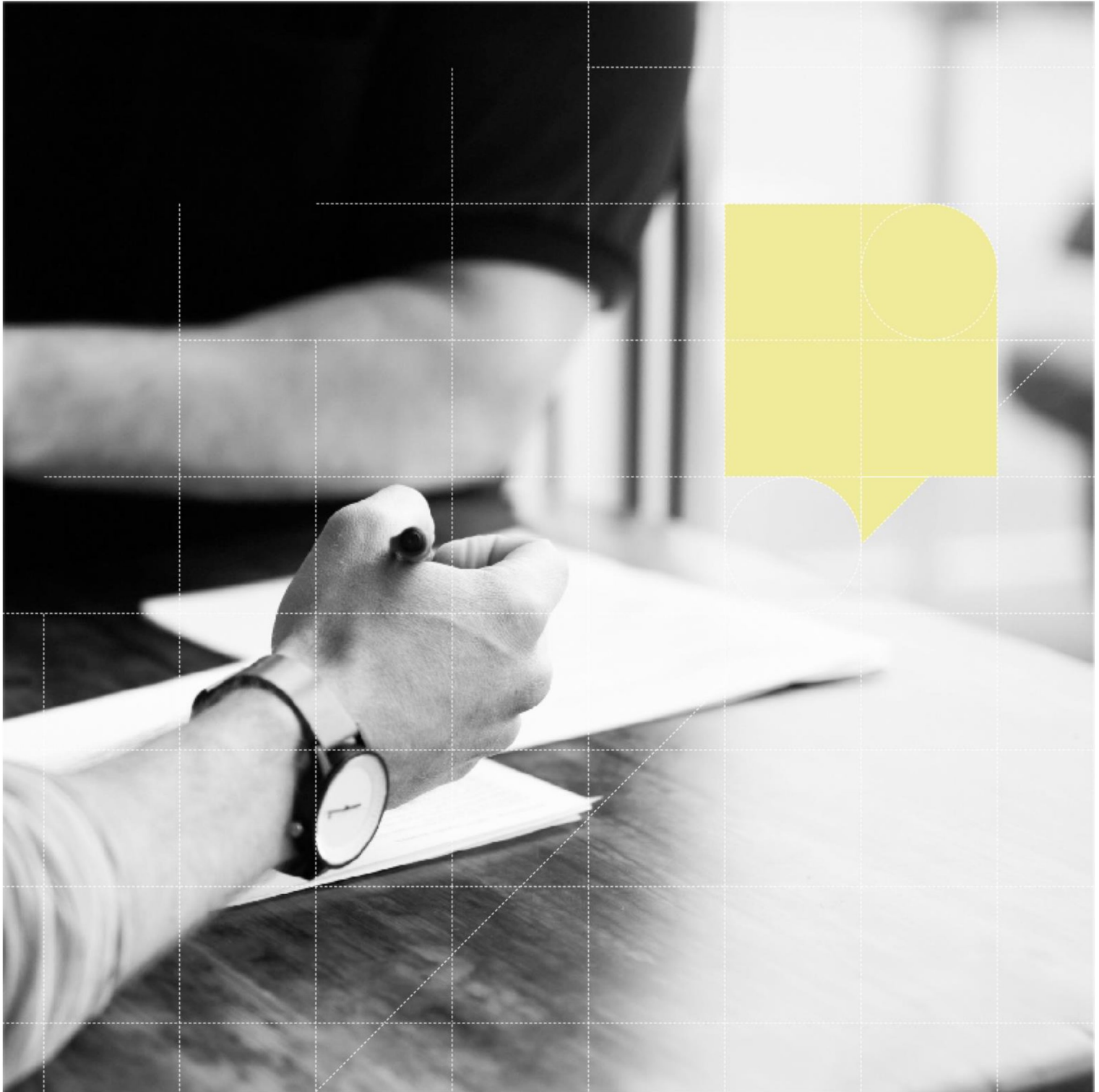


Regelrådets uttalelse

Om: **Forslag til endringer av forskrift om arbeid på kjøretøy (verkstedforskriften)**

Ansvarlig: **Statens vegvesen**



Regelrådets konklusjon: **Utredningen har svakheter**

Statens vegvesen

Deres ref.:

20-9784-43

Vår ref.:

23/00065

Vår saksbehandler:

Bendik Dalene

Dato:

28.04.2023

Uttalelse

Om: **Forslag til endringer av forskrift om arbeid på kjøretøy**

Konklusjon: **Utredningen har svakheter**

Regelrådets samlede vurdering av forslaget

Statens vegvesen har sendt på høring forslag til endringer av forskrift om arbeid på kjøretøy. Endringene knytter seg til arbeid på myk-karosseri («sandwich-konstruksjon) på campingbiler og campingvogner.

Regelrådet mener Statens vegvesen på en god måte har utredet hvordan de kan legge til rette for en ordning om særlig arbeidstillatelse. Videre er det positivt at vegvesenet har estimert hvor mange som vil bli omfattet av regelverksendringen, og i tillegg beregnet enkelte av kostnadene tilknyttet godkjenning.

Regelrådet savner en tydeligere beskrivelse av gjeldende rett, herunder hjemmelsgrunnlaget i verkstedforskriften § 3. Regelrådet stiller spørsmål ved hjemmelsgrunnlaget. Ordlyden i bestemmelsen er uklar, bransjen har ikke oppfattet at det er krav om godkjenning etter denne bestemmelsen, og vegvesenet selv har ikke gjort noe med det selv om de har vært kjent med at virksomheten har pågått.

Slik Regelrådet forstår det består bransjen i hovedsak av små bedrifter. For små bedrifter kan endringene ha konsekvenser for driften, og vi etterlyser en grundigere utredning av virkningene for disse bedriftene. Det hadde også vært nyttig med en oversikt over behandlingen av dette i naboland med mange bobiler, som for eksempel Sverige og Tyskland.

Etter Regelrådets vurdering har utredningen enkelte svakheter. På denne bakgrunn kan Regelrådet ikke konkludere med at målene kan oppnås til en relativt sett lav kostnad for de berørte.

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

Ta gjerne kontakt ved spørsmål.

Med vennlig hilsen

Sandra Riise
leder av Regelrådet

1 Om forslaget som er sendt på høring

Statens vegvesen foreslår å ta inn en ny § 5 i verkstedforskriften om særlige arbeidstillatelser. Tillatelsen vil hjemle arbeid på myk-karosseri («sandwich-konstruksjon») på campingbiler og campingvogner. I tillegg foreslår Statens vegvesen en ny overgangsordning i § 23. Mange av virksomhetene som i dag tilbyr utskifting/reparasjon av myk-karosseri har ikke relevant godkjenning. Målet med forslaget er å øke trafikksikkerheten, samt å unngå at virksomheter må stanse driften som følge av manglende godkjenning.

2 Regelrådets mandat og prioritering

Regelrådet skal bidra til at næringslivet ikke påføres unødvendige byrder gjennom nytt eller endret regelverk, jf. vedtekter for Regelrådet § 1. Rådet gir rådgivende skriftlige uttalelser ved høring.

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 vi gir uttalelser til.

2.1 Hvorfor Regelrådet har valgt å uttale seg om saken

Det er et økende antall campingbiler og campingvogner på norske veier. Det er derfor også et økende behov for verksteder som kan utføre vedlikehold og reparasjon. Forslaget berører verkstedbransjen, hvor mange av virksomhetene er små bedrifter. Når små bedrifter rammes er det spesielt viktig at utredningen er grundig, ettersom disse ikke har samme forutsetninger for å håndtere regelverksendringer som store bedrifter.

3 Regelrådets vurdering av utredningen

Ifølge Regelrådets vedtekter § 2 første ledd skal Regelrådet ta stilling til om det er gjennomført konsekvensvurderinger etter de krav som utredningsinstruksen stiller, og om virkningene for næringslivet er tilstrekkelig kartlagt. Regelrådets uttalelser tar særlig utgangspunkt i kravene til innhold i beslutningsgrunnlaget i utredningsinstruksens punkt 2-1 Minimumskravene til utredning og punkt 2-2 Omfang og grundighet.

3.1 Beskrivelse av problemet og målet med forslaget

Av hensyn til trafikksikkerheten mener Statens vegvesen det er viktig at arbeid på myk-karosseri utføres av kompetente virksomheter. Behovet er økende gitt at det er stadig flere campingbiler og campingvogner på norske veier. Regelrådet mener at problem og mål er beskrevet i høringsnotatet, men at det ville styrket utredningen dersom det ble vist til statistikk om konsekvensene av arbeid uten godkjenning (tall på ulykker med campingvogn og campingbil, etc.). Regelrådet mener at en grundig problembeskrivelse bidrar til å synliggjøre behovet for regulering.

Regelrådet registrerer at Statens vegvesen har vært kjent med at det har vært drevet verkstedvirksomhet uten godkjent arbeidstillatelse i en årrekke, uten å ha tatt stilling til det før nå. Regelrådet synes dette er bekymringsfullt. Slik Regelrådet forstår det har bransjen selv ikke vært klar over at arbeidet krever godkjenning. Regelrådet savner informasjon om dette i høringsnotatet og en nærmere forklaring på hvorfor vegvesenet ikke har tatt tak i problemstillingen før nå.

Regelrådet finner det positivt at Statens vegvesen har opplyst hvor mange verksteder som er medlem av caravanbransjeforbundet, samt hvor mange av disse som har godkjenning og ikke. Høringsnotatet inneholder også en god beskrivelse av forventet utvikling dersom ingen tiltak iverksettes.

3.2 Utredning av alternative tiltak

Regelrådet finner det positivt at vegvesenet har vurdert flere alternative tiltak. I høringsnotatet beskriver Statens vegvesen to hovedalternativer til dagens situasjon, henholdsvis å unnta arbeidet fra godkjenningsplikten, eller en forskriftsendring.

Regelrådet savner at det vises til eventuell regulering i andre land. Eksempelvis er Sverige og Tyskland nasjoner med et stort antall campingvogner og campingbiler. Statens vegvesen kunne tatt lærdom av hvordan problemstillingen er løst i disse landene. Rådet mener også at det med fordel kunne vært utredet alternative varianter av reguleringen. Til det foreslåtte tiltaket om forskriftsendring savner Regelrådet blant annet en vurdering og begrunnelse for hvorfor terskelverdien er satt til fire års praksis.

På denne bakgrunn mener Regelrådet at utredningen av alternative tiltak har enkelte svakheter.

3.3 Beskrivelse av berørt næringsliv

Forskriftsendringen berører alle verksteder som i dag og i fremtiden ønsker å tilby arbeid på myk-karosseri, men som mangler godkjenning. Statens vegvesen antar at minst 70 virksomheter vil søke om særlig arbeidstillatelse etter den nye bestemmelsen. Tallet ligger nært opp til antallet medlemmer i caravanbransjeforbundet som i dag arbeider uten relevant godkjenning. Det er imidlertid uklart hvor mange verksteder som ikke er medlem av caravanbransjeforbundet som i dag utfører slikt arbeid.

Regelrådet finner det positivt at Statens vegvesen har estimert hvor mange som trolig vil søke om godkjenning, da dette forenkler vurderingen av forskriftsendringenes virkninger. Samtidig kunne det vært sagt noe om fordelingen av små og store bedrifter i verkstednæringen. Regelrådet mener at berørt næringsliv er tilstrekkelig identifisert.

3.4 Utredning av virkninger for næringslivet

Forslagets primære virkning er kvalitativt beskrevet i høringsnotatet. Ønsket virkning er også godt beskrevet, herunder kvalitetssikring og trafikksikkerhet. Det er positivt at enkelte kostnader vedrørende opplæring og gebyr er tallfestet.

Det ville imidlertid vært en fordel dersom flere kostnader for berørt næringsliv var identifisert. Regelrådet forstår det slik at virksomhet uten godkjenning vil måtte stanse arbeidet på myk-karosseri inntil godkjenning er på plass. Høringsnotatet kommenterer ikke den tapte inntekten for bedriftene i denne perioden. Det kan også tenkes at forslaget vil ha en konkurransevridende effekt. Eksempelvis kan reduksjon i tilbudet hos små bedrifter uten godkjenning medføre at kundene søker til større konkurrenter som allerede har godkjenning. Mulige konkurransevirkninger er ikke omtalt i høringen.

Regelrådet vil også bemerke at det oppstår spørsmål i forbindelse med kravet til fire års praksis. Det er uklart hvor mange virksomheter som vil kunne oppfylle kravet. Videre mangler det en beskrivelse av hva som vil skje hvis man ikke oppfyller kravet. På bakgrunn av dette mener Regelrådet at utredningen av virkningene for næringslivet har enkelte mangler.

3.5 Forutsetninger for en vellykket gjennomføring for næringslivet

Regelrådet mener at Statens vegvesen har vurdert forutsetninger for vellykket gjennomføring. Det er foreslått overgangsordninger, samt fremgangsmåte for å få på plass godkjenningsordning. Regelrådet vil bemerke at det er positivt at etterfølgende tilsyn er kommentert i høringsnotatet. Rådet mener at dette punktet er tilstrekkelig utredet i høringen.

4 Prinsipper for god regulering av næringslivet

Regelrådet skal følge den faglige utviklingen og praksis på områdene regelforenkling og regulering, og gi informasjon og generell veiledning som fremmer effektiv regulering, jf. vedtektene § 2 fjerde ledd. I dette arbeidet ser Regelrådet blant annet til bestep praksis i Norge og arbeidet med god regulering i andre land. Regelrådet ser også hen til reglene om tidlig involvering av berørte i utredningsinstruksen punkt 3-1.

4.1 Særskilt vurdering av hensynet til små virksomheter

De fleste virksomheter i Norge er små virksomheter, og disse bidrar i stor grad til den samlede verdiskapningen. Regelrådet jobber for å øke bevisstheten om at tiltak kan påvirke små virksomheter annerledes enn store virksomheter. For eksempel kan administrative oppgaver pålagt gjennom regelverk være mer krevende for små enn for store virksomheter.

Norges caravanbransjeforbund har opplyst at de fleste virksomhetene er små. For en del virksomheter kan forslaget innebære stans i deler av driften inntil særlig arbeidstillatelse er på plass. Dette vil kunne medføre både tapt inntekt samtidig som lønnsutgiftene består. I tillegg kommer utgiftene i forbindelse med gjennomføring av opplæring. Regelrådet kan ikke se at hensynet til små bedrifter er særskilt vurdert i høringsnotatet.

4.2 Involvering av berørt næringsliv i regelverksprosessen

Det fremgår av høringsnotatet at Statens vegvesen og Norges caravanbransjeforbund har hatt dialog om problemstillingen, og at caravanbransjeforbundet har gitt innspill til utformingen av forslaget. Regelrådet finner det positivt at caravanbransjeforbundet har fått anledning til å gi innspill i en tidlig fase. Statens vegvesen kunne med fordel vært tydeligere på hvilke forslag bransjen har kommet med og hvordan disse har blitt vurdert.

4.3 Planlagt fremtidig evaluering av regelverket

Regelrådet kan ikke se at Statens vegvesen har planlagt en evaluering av regelverket. Det er imidlertid positivt at det kommer frem hvordan tilsynet vil bli påvirket av regelendringene. Tilsynet kan fungere som et ledd i arbeidet med en eventuell fremtidig evaluering.

4.4 Andre kommentarer til utredningen og gjennomføringen av høringen

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

Etter Regelrådets vurdering er det også noe uklarhet knyttet til utredningen av overgangsordning og kravet om fire års praksis. Endringene vil tre i kraft 1. oktober 2023, og overgangsordningen kan søkes om frem til 1. oktober 2024. Et spørsmål som burde vært omtalt er hvilken frist som gjelder for opparbeidelse av praksis som kan godkjennes. Kan man opparbeide seg praksis etter at forskriften har trådt i kraft og frem til overgangsordningen utløper? Det fremgår av høringsnotatet at Statens vegvesen vil benytte seg av forvaltningsrettslige reaksjoner dersom det i dag oppdages ulovlig verksteddrift. Regelrådet vil anmode Statens vegvesen om å klarlegge rekkevidden av § 3 før eventuelle forvaltningsrettslige reaksjoner tas i bruk. Videre vil Regelrådet oppfordre vegvesenet til å klarlegge hvor sent praksis kan tilegnes. Et eksempel vil være dersom en potensiell fagansvarlig oppnår fire års praksis etter forskriftsendringen, men før søknadsfristen om overgangsordning. Hvis fristen skal regnes fra ikrafttredelse av forskriftsendringen bør dette fremgå tydelig. Dersom det er sendt ut informasjon om dette til relevante virksomheter i bransjen burde Statens vegvesen opplyse om dette.

5 Er forslaget utformet slik at målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet?

Statens vegvesen har estimerte kurs- og gebyrkostnadene i forbindelse med den foreslåtte opplæringen. Kostnadene knyttet til tidsbruk mv. er ikke beregnet. Regelrådet har forståelse for at innholdet i opplæringen ennå ikke er fastsatt. Samtidig er det manglende vurderinger knyttet til effektiv og brukervennlig gjennomføring av opplæring. Videre fremstår virkningene som følge av stans i driften som den mest kostbare virkningen for berørte virksomheter. Regelrådet kan derfor ikke konkludere i spørsmålet om målene kan oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet.