

# Vedlegg 1 – Høringsnotat

Forslag til endring av Lov om vegtrafikk av 18. juni 1965 (gjennomføring av forordning (EU) 2019/621) og § 19 b

Trafikant og kjøretøy  
Fag Tilsyn  
3. mai 2022  
Vår ref. 20/22250

## Innholdsfortegnelse

DEL I Forslag til endring av vegtrafikklov 18. juni 1965 (gjennomføring av forordning (EU) 2019/621).....	3
1 Innledning.....	3
2 Bakgrunn.....	3
2.1 Forordning 2019/621 .....	3
2.1.1 Innledning.....	3
2.1.2 Forordningens innhold .....	3
2.2 Behov for ny lovhjemmel.....	5
3 Gjeldende rett.....	5
4 Statens vegvesens forslag til alternative reguleringer.....	6
4.1 Innledning .....	6
4.2 Forslag 1 - avgrensning til kontroll av kjøretøy .....	6
4.2.1 Vegtrafikkloven § 19 nytt tredje ledd .....	6
4.2.2 Nærmere om bestemmelsens plassering .....	6
4.2.3 Nærmere om bestemmelsens ordlyd .....	6
4.3 Forslag 2- avgrensning til periodisk kontroll.....	8
4.3.1 Vegtrafikkloven § 19 a nytt tredje ledd.....	8
4.3.2 Nærmere om bestemmelsens plassering .....	8
4.3.3 Nærmere om bestemmelsens ordlyd .....	8
4.4 Reaksjons- /sanksjonsmuligheter .....	9
5 Rettslige, økonomiske og administrative konsekvenser.....	10
DEL II Forslag til endring av vegtrafikklov 18. juni 1965 § 19 b.....	12
1 Innledning .....	12
2 Nærmere om rekkevidden av vegtrafikkloven § 19 b fjerde ledd .....	12
2.1 Behovet for endring .....	13
3 Forslag til endring av vegtrafikkloven § 19 b .....	15
3.1 Nærmere om endringsforslaget.....	15
4 Rettslige, økonomiske og administrative konsekvenser.....	15

# DEL I Forslag til endring av vegtrafikklov 18. juni 1965 (gjennomføring av forordning (EU) 2019/621)

## 1 Innledning

Statens vegvesen forslår i denne høringen en endring av Lov om vegtrafikk av 18. juni 1965 (vegtrafikkloven) for å kunne gjennomføre forordning (EU) 2019/621 av 17. april 2019 om tekniske opplysninger, som er nødvendige for periodisk kontroll av punktene som skal kontrolleres og som brukes i de anbefalte kontrollmetodene, og om fastsettelse av detaljerte bestemmelser vedrørende dataformat og prosedyrer for adgang til relevante tekniske opplysninger.<sup>1</sup>

Forslaget innebærer å få på plass en ny fullmaktsbestemmelse i vegtrafikkloven som skal sikre tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag til senere å kunne fastsette detaljerte bestemmelser om innholdet i forordning 2019/621.

## 2 Bakgrunn

### 2.1 Forordning 2019/621

#### 2.1.1 Innledning

Gjennomføringsforordning 2019/621 er gitt med hjemmel i direktiv 2014/45 (EU) om periodisk kjøretøykontroll artikkel 4. Direktivet, som har som formål å ivareta trafiksikkerhet, miljøhensyn og forbrukerhensyn for kjøretøy som er tatt i bruk, er inntatt i EØS- avtalen og gjennomført i vegtrafikklovgivningen.

Forordningen trådte i kraft i EU 20. mai 2020, jf. artikkel 7.

Etter en vurdering har Statens vegvesen i samråd med Samferdselsdepartementet kommet frem til at det er behov for lovendring for å kunne gjennomføre forordningens krav til at kjøretøyfabrikanter skal utlevere teknisk informasjon om kjøretøyet i norsk rett.

#### 2.1.2 Forordningens innhold

Gjennomføringsforordning 2019/621 gjelder ved periodisk kontroll av alle kjøretøy som er registrert første gang i EU etter 20. mai 2018, jf. direktiv 2014/45 art. 2 (1).

I korte trekk pålegger gjennomføringsforordningen kjøretøyfabrikanter å gjøre teknisk informasjon som er nødvendig ved periodisk kontroll av kjøretøy, samt informasjon om de anbefalte kontrollmetodene, tilgjengelig for *kontrollorgan og andre relevante, kompetente*

---

<sup>1</sup> COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2019/621 of 17 April 2019 on the technical information necessary for roadworthiness testing of the items to be tested, on the use of the recommended test methods, and establishing detailed rules concerning the data format and the procedures for accessing the relevant technical information

*myndigheter*. Etter forordning (EU) 2019/621 er kjøretøyfabrikanter plikt til å gjøre teknisk informasjon tilgjengelig, knyttet spesifikt til *gjennomføring av periodisk kontroll av kjøretøy*.

Forordning (EU) 2019/621 henviser til kontrollmetodene gitt i direktiv 2014/45 bilag 1 punkt 3.

Forordning (EU) 2019/621 artikkel 4 definerer hvilken teknisk informasjon som er nødvendig ved periodisk kontroll av kjøretøy, som opplysningene fastsatt i bilaget til forordningen. Disse opplysningene omhandler bl.a. teknisk informasjon om bremseutstyr, styring, sikt, lykter og elektrisk utstyr, aksler, hjul, dekk, sikkerhetsutstyr, avgassutstyr mv.

Artikkel 5 og 6 regulerer *hvordan* og på *hvilket format* den tekniske informasjonen skal tilgjengeliggjøres: Kjøretøyfabrikanter skal stille opplysningene til rådighet for kontrollorganene og relevante kompetente myndigheter på en ikke-diskriminerende, umiddelbart tilgjengelig, ubegrenset, rettidig og ensartet måte, på grunnlag av kjøretøyets understellsnummer i et dataformat etter fastlagte prosedyrer. Opplysningene skal stilles til rådighet senest seks måneder etter at kjøretøyet er registrert eller tatt i bruk.

For å sikre at kjøretøyfabrikanten gir nødvendig teknisk informasjon til kontrollorgan som har nødvendig godkjenning, og som dermed faktisk har krav på disse opplysningene, er medlemsstatene forpliktet til å bistå kjøretøyfabrikanter med informasjon om dette. Når det gjelder kravet om at myndighetene skal bistå med informasjon om et kontrollorgan er godkjent i forordning 2019/621, har Statens vegvesen en løsning på våre nettsider der informasjon om godkjente kontrollorgan ligger åpent til bruk for publikum i tråd med offentleglova. Det legges i utgangspunktet til grunn at forordningens bestemmelser er ivarettatt på dette punktet.

Artikkel 6 (3) regulerer tilfellene med trinnvis, blandet eller etappevis typegodkjenning, som omhandlet i forordning (EU) nr. 167/2013, (EU) nr. 168/2013 og direktiv 2007/46/EF. Ved etappevis oppbygde kjøretøy er det den fabrikanten som er ansvarlig for den aktuelle etappen, som har plikt til å gi tekniske opplysninger om et system, en komponent eller en separat teknisk enhet knyttet til denne etappen, videre til slutfabrikanten. Slutfabrikanten er ansvarlig for å gjøre de tekniske opplysningene om det ferdige kjøretøyet tilgjengelig for de kompetente myndighetene og kontrollorganene.

Forordningen stiller ingen krav om bruk av de kjøretøytekniske opplysningene fra fabrikanter, men utløser likevel et behov for å vurdere om det bør stilles et slikt nasjonalt krav, samt reguleres hvordan opplysningene i så tilfelle skal distribueres. Herunder må det vurderes om distribusjon skal skje i regi av Statens vegvesen, gjennom et internasjonalt samarbeid og/eller på initiativ fra private aktører eller kontrollorganene selv. Disse problemstillingene vil vurderes i forbindelse med høring av etterfølgende gjennomføringsbestemmelser(e) i forskrift om periodisk kontroll og vil ikke kommenteres nærmere i dette lovendringsforslaget.

## 2.2 Behov for ny lovhjemmel

Når det gjelder kontrollorganers rett til teknisk informasjon fra fabrikanter kan forordningens bestemmelser om dette innlemmes i norsk rett ved inkorporering i eksisterende bestemmelser i vegtrafikkloven, jf. § 19 a, og forskrift om periodisk kjøretøykontroll, som omhandler kontrollorgans oppgaver og øvrig myndighet.

Annerledes er det for plikten til å tilgjengeliggjøre teknisk informasjon til kontrollformål, som kjøretøyfabrikanter pålegges gjennom forordningen. Forordningen pålegger ikke kontrollorganene å innhente slik informasjon. Samtidig er plikten forordningen pålegger kjøretøyfabrikanter til å tilgjengeliggjøre teknisk informasjon for kontrollorgan og kompetente myndigheter relativt streng og medfører en tilsvarende rettighet for kontrollorganene. Statens vegvesen er derfor av den oppfatning at slike strenge krav til fabrikantene krever lovforankring, og at den bør ligge til vegtrafikkloven.

Statens vegvesen viser til at vegtrafikkloven § 19 a, som hjemler periodisk kontroll av kjøretøy, ikke åpner for en regulering av kjøretøyfabrikanter som pliktsubjekter eller åpner for å hjemle regulering av kontrollorgans myndighet til å kreve annet vurderingsgrunnlag for deres kontrollgjennomføring enn det som er tilgjengelig.

Statens vegvesen kan heller ikke se at slikt hjemmelsgrunnlag kan utledes av vegtrafikklovens øvrige bestemmelser: Aktuelle bestemmelser, som knytter seg til fabrikanter, omhandler i hovedsak krav som må oppfylles for at godkjenningsmyndigheten skal kunne godkjenne og registrere kjøretøy, jf. vegtrafikkloven § 13, § 13b § 14, § 15 og § 16.

Statens vegvesen kan heller ikke se at bestemmelser er gitt i øvrige rettsakter om godkjenning og registrering av kjøretøy, eller er hjemlet i annet nasjonalt lovverk.

## 3 Gjeldende rett

Eiers plikt til å fremstille kjøretøyet for kontroll følger av vtrl. § 19 første ledd. De nærmere reglene om periodisk kontroll av kjøretøy følger av vegtrafikkloven, jf. § 19 a, forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy av 13. mai 2009 nr. 591 (pkkf.) og forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy av 22. mai 2018 nr. 741. Reglene gjennomfører EU-direktiv 2014/45.

Forskrift om periodisk kontroll regulerer krav til kontrollorgan, kontrollører og kontrollgjennomføringen, samt tilsynet og tilsynspersonellets kompetanse mv. Gjeldende regelverk for periodisk kontroll har ikke regler rettet mot kjøretøyfabrikanter.

Pkkf. § 9 stiller blant annet krav til at kontrollorgan til enhver tid skal ha nødvendige tekniske data for de kjøretøyene som skal kontrolleres.

Det er ikke stilt krav til hvor kontrollorgan skal kunne hente de tekniske opplysningene til bruk ved gjennomføringen av periodiske kontroller. Kontrollorganene får i dag tilgang til relevante opplysninger i hovedsak via virksomheter som selger sammenstillinger av slike

tekniske opplysninger. Løsningene baserer seg i dag i stor grad på private avtaler mellom kontrollorganene og kommersielle aktører.

## 4 Statens vegvesens forslag til alternative reguleringer

### 4.1 Innledning

Det er nærliggende å gjennomføre forordningen gjennom en regulering i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy, ettersom denne forskriften gjennomfører direktiv 2014/45 i norsk rett, som også er det direktivet som er hjemmel for forordning 2019/621.

Ved gjennomføring i forskrift om periodisk kontroll anser vi en forankring i vegtrafikkloven mest hensiktsmessig, ettersom forskrift om periodisk kontroll er hjemlet i lovens § 19 a.

Forordningen spesifiserer ytterligere krav til gjennomføringen av periodiske kontroller etter § 19 a og anses dermed å være innenfor vegtrafikklovens virkeområde, jf. § 1.

Statens vegvesen kommer i det følgende med to alternative forslag til bestemmelser i vegtrafikkloven, som vil gi tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag for forordning 2019/621.

### 4.2 Forslag 1 – avgrensning til kontroll av kjøretøy

#### 4.2.1 Vegtrafikkloven § 19 nytt tredje ledd

Statens vegvesen fremmer forslag om å legge til en fullmaktsbestemmelse i vegtrafikkloven § 19 nytt tredje ledd med følgende ordlyd:

*Departementet kan i forskrift gi regler om at kjøretøyfabrikanter eller deres representanter skal utgi tekniske opplysninger om kjøretøy til bruk i kontroll av kjøretøy.*

#### 4.2.2 Nærmere om bestemmelsens plassering

Kravene forordningen stiller er ytterligere spesifiseringer av krav stilt til periodisk kontroll av kjøretøy, som er regulert i vegtrafikklovens kapittel III. Statens vegvesen foreslår derfor at en generell hjemmel om fabrikanter plikt til å utgi opplysninger skal plasseres i kapittel III. *Kjøretøyer m.m.*, da også øvrige hjemler knyttet til kontroll av kjøretøy finnes her. Vtrl. § 19 gjelder generelt for kontroll av kjøretøy, og vi foreslår derfor å legge til et nytt tredje ledd i denne bestemmelsen.

#### 4.2.3 Nærmere om bestemmelsens ordlyd

##### 4.2.3.1 Innledning

Statens vegvesen ser at det kan bli behov for en hjemmel som er litt videre enn det som er strengt nødvendig for å gjennomføre forordning 2019/621 for å kunne pålegge fabrikanter å gjøre informasjon tilgjengelig for *andre kontrollformål*. Vi ser det som en generell utvikling at tilgjengeliggjøring av informasjon blir tema for fremtidige EU-rettsakter på vårt område. Statens vegvesen ser at det kan være behov for å pålegge fabrikanter å gjøre tilgjengelig

informasjon også for kontroll utover periodisk kjøretøykontroll, herunder *forvaltningskontroll og utekontroll*.

Ved gjennomføring av forvaltningskontroll i Statens vegvesen (teknisk kontroll i hall) vil teknisk informasjon fra fabrikanter kunne få betydning. Eksempelvis kan de tillate toleranse- og grenseverdier, som fabrikanten setter på slitasjedeler, utslippsnivåer m.m. for det enkelte kjøretøy, være relevante som vurderingsgrunnlag i godkjenning av kjøretøy.

Selv om Statens vegvesen ikke utfører periodiske kontroller av kjøretøy, kan kjøretøyeier få pålegg om mangler i slike kontroller som krever at man må få kontrollert kjøretøyet hos Statens vegvesen. Dette kan eksempelvis være tilfellet dersom et kjøretøy ikke er ombygd etter riktige standarder eller at det er montert utstyr på kjøretøyet som ikke er godkjent.

Statens vegvesen har myndighet til å utføre kontroll langs veg. I dette vil det kunne inngå en kontroll av om evt. mangler fra siste periodiske kontroll er rettet, samt myndighet til å pålegge teknisk kontroll av kjøretøyet. Statens vegvesen vil i slike tilfeller også kunne ha behov for kjøretøyteknisk informasjon fra fabrikantene ved anmerkning på kjøretøyet og krav om full teknisk kontroll. For at Statens vegvesens kontrollører skal kunne avdekke feil er det eksempelvis nødvendig å vite hvilke verdier de skal legge til grunn ved bremsetester.

Til sammenligning har Sverige ved gjennomføring av forordning 2019/621 nasjonalt regulert fabrikanter plikter til å tilgjengeliggjøre nødvendige teknisk informasjon til periodisk kjøretøykontroll og vegkantskontroll (kontroll langs veg)<sup>2</sup>.

Forslaget til ordlyd er derfor formulert til å gjelde kontroll av kjøretøy generelt og ikke spesifisert til å kun gjelde periodisk kontroll av kjøretøy.

#### *4.2.3.2 Kontroll av kjøretøy*

Vi foreslår bestemmelsens virkeområde avgrenset til «kontroll av kjøretøy», som omfatter all kontroll med kjøretøy, men ikke reparasjon, vedlikehold, ombygging, mv., som beskrevet i vegtrafikkloven § 19 b. Fabrikanters plikt til å utgi kjøretøytekniske opplysninger til slike formål anses oppfylt gjennom de generelle gruppeunntaksreglene<sup>3</sup> og gruppeunntaksreglene spesifikke for motorvognsektoren.<sup>4</sup>

#### *4.2.3.3 Fabrikant eller fabrikantens representant*

Fabrikant og fabrikantens representant skal forstås på samme måte som i vegtrafikklovgivningen ellers.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> [Konsekvensutredning remissversion \(transportstyrelsen.se\)](https://www.transportstyrelsen.se)

<sup>3</sup> Forordning (EU) nr. 330/2010 og Europakommisjonens generelle retningslinjer om vertikale avtaler

<sup>4</sup> Forordning (EU) nr. 461/2010 og Europakommisjonens sektorspesifikke retningslinjer om vertikale begrensninger i avtaler om salg og reparasjon av motorvogner og for distribusjon av reservedeler til motorvogner

<sup>5</sup> Se definisjonene i EU-direktiv 2007/46 artikkel 3

#### 4.2.3.4 Tekniske opplysninger

I forslaget avgrenser vi hjemmelen til kun å omhandle *kjøretøytekniske opplysninger*. Vi kan i sammenheng med formålet gitt i forordning 2019/621 ikke se at det er behov for en ordlyd som åpner for at fabrikanter plikter til å utgi andre opplysninger enn de kjøretøytekniske.

### 4.3 Forslag 2– avgrense til periodisk kontroll

#### 4.3.1 Vegtrafikkloven § 19 a nytt tredje ledd

Statens vegvesen fremmer et alternativt forslag om å legge til en fullmaktshjemmel som nytt tredje ledd i vegtrafikkloven § 19 a. *Periodisk kjøretøykontroll* med følgende ordlyd:

*Departementet kan i forskrift gi regler om at kjøretøyfabrikanter eller deres representanter skal utgi tekniske opplysninger om kjøretøy til bruk i periodisk kontroll.*

#### 4.3.2 Nærmere om bestemmelsens plassering

Det alternative forslaget er en fullmaktshjemmel i vegtrafikkloven § 19 a nytt tredje ledd for å forankre forordning 2019/621 i lov.

Vegtrafikkloven § 19 a hjemler forskrift om periodisk kontroll, som gjennomfører direktiv 2014/45 i norsk rett. Som nevnt stiller forordning 2019/621 ytterligere krav til kontrollgjennomføringen og er hjemlet i direktiv 2014/45. Dersom bestemmelsen skal begrenses til kun å gjelde opplysninger til bruk i periodisk kontroll av kjøretøy, mener Statens vegvesen at den er best plassert i samme lov og samme fullmaktsbestemmelse som hjemler kontrollgjennomføringen.

#### 4.3.3 Nærmere om bestemmelsens ordlyd

##### 4.3.3.1 Innledning

Statens vegvesen fremmer her et forslag til hjemmel som spesifikt gjelder fabrikanter plikter knyttet til periodisk kontroll av kjøretøy.

##### 4.3.3.2 Fabrikant eller fabrikantens representant

Statens vegvesen mener pliktsubjektet bør fremgå klart av lovhjemmelen og at ordlyden ikke kan være generell på dette punktet. Fabrikant og fabrikantens representant skal forstås på samme måte som i vegtrafikklovgivningen ellers.<sup>6</sup>

##### 4.3.3.3 Tekniske opplysninger

I dette forslaget avgrenser vi hjemmelen til kun å omhandle kjøretøytekniske opplysninger. Vi kan ikke se at det er behov for en videre fullmaktshjemmel når den er knyttet til

---

<sup>6</sup> Se definisjonene i EU-direktiv 2007/46 artikkel 3



fabrikanters plikter ved gjennomføringen av periodiske kontroller.

#### 4.4 Reaksjons-/sanksjonsmuligheter

Vi har særlig vurdert hvorvidt det er behov for å innføre en hjemmel for å reagere mot eventuelle brudd på fabrikantenes informasjonsplikt. Vurderingen er lik etter de to alternative forslagene.

I vurderingen av om det er hensiktsmessig og behov for å kunne reagere eller sanksjonere overfor fabrikanter ved unnlatelse av å tilgjengeliggjøre teknisk informasjon til kontrollformål, må det sees hen til omfanget av plikten, betydningen av å unnlate å oppfylle den lovpålagte plikten, forholdsmessigheten av å rette reaksjoner for eventuelle brudd, og hvilken reaksjon eller sanksjon som i denne sammenheng anses som hensiktsmessig.

På generelt grunnlag ser Statens vegvesen at det kan være hensiktsmessig å knytte reaksjoner eller sanksjoner til plikten som foreslås i alternativene i vegtrafikkloven § 19 nytt tredje ledd eller § 19 a nytt tredje ledd. En hjemmel for å kunne ilegge reaksjoner eller sanksjoner vil kunne påvirke oppfylleelsesgraden av fabrikantens plikt.

Dersom det skal vurderes hvilke typer reaksjoner eller sanksjoner som anses som hensiktsmessige ved brudd på de foreslåtte pliktene, anser Statens vegvesen overtredelsesgebyr for å være den mest naturlige reaksjonen. Overtredelsesgebyr er en administrativ sanksjon som innebærer at en fysisk eller juridisk person må betale et beløp til det offentlige på grunn av brudd på en handlingsnorm. Til sammenligning er det i forskrift om energimerking mv. av nye personbiler § 9 hjemmel for å gi overtredelsesgebyr til enhver som utstiller nye personbiler på utsalgssted (gjerner fabrikant, importør eller forhandler) ved overtredelse av bestemmelsene i forskriften.

På den annen side ser Statens vegvesen på nåværende tidspunkt flere betenkeligheter med å innføre en fullmaktshjemmel for reaksjoner eller sanksjoner ved manglende oppfyllelse av den foreslåtte plikten i vegtrafikkloven.

For det første vil adgangen til å kunne fastsette og ilegge reaksjoner eller sanksjoner overfor fabrikanter, være begrenset til norsk jurisdiksjon, det vil si norske fabrikanter etablert i Norge. Norge kan på mange måter – i europeisk målestokk – sies å være særpreget av at vi ikke har norske fabrikanter i et stort omfang, sammenlignet med andre europeiske land. Det vil med andre ord ikke være anledning til å reagere overfor andre ikke-norske fabrikanter, som utgjør det store flertallet av kjøretøyparken i Norge. Dette vil i så måte skape et regime som vil slå ulikt ut for norske og ikke-norske fabrikanter. Forslaget om fabrikanters plikter og behovet og hensiktsmessigheten av å innføre sanksjoner, må imidlertid vurderes mer løsrevet fra status over norske fabrikanter i dag. Vurderingen må i stedet basere seg på behovet for reaksjoner og/eller sanksjoner gitt at man har norske fabrikanter. Tilsvarende er det i forskrift om merking av dekk vedørende drivstoffeffektivitet m.m. (dekkmerkeforskriften) § 4 gitt hjemmel for overtredelsesgebyr dersom noen på vegne av utsalgsstedet overtrer pliktene angitt i forskriften.

Statens vegvesen har videre innhentet informasjon fra Sverige om deres vurdering av å knytte eventuelle reaksjons-/sanksjonsbestemmelser til pliktene i forordning 2019/621. Sverige utgjør – sammenlignet med Norge – en større bilprodusent med flere fabrikanter, og deres vurderinger vil derfor kunne være relevante for hensiktsmessigheten og behovet for å ha reaksjons-/sanksjonsmuligheter i Norge.

Transportstyrelsen har i sin tilbakemelding til Statens vegvesen pekt på at de overfor de svenske fabrikantene har påpekt hvilke forpliktelser forordning 2019/621 pålegger disse, herunder tilgjengeliggjøring av diverse teknisk informasjon om kjøretøy. Transportstyrelsen har videre uttalt at det ved implementering av forordningen, ble vurdert om Transportstyrelsen gjennom nasjonal regulering skulle kunne ilegge sanksjoner mot virksomheter som ikke oppfyller pliktene i forordning 2019/621. Sverige besluttet å ikke innføre noen reaksjoner eller sanksjoner knyttet til pliktene i forordning 2019/621.<sup>7</sup>

På denne bakgrunn har vi vurdert at det ikke er nødvendig med en reaksjonshjemmel på nåværende tidspunkt. Vi ber likevel om høringsinstansenes innspill til om det bør reageres mot brudd på informasjonsplikten, og eventuelt hvordan det skal reageres.

## 5 Rettslige, økonomiske og administrative konsekvenser

Gjennomføring av forordning (EU) 2019/621 i Norge medfører behov for endring av norsk regelverk i form av at forordningen gjennomføres ved at det gis en ny fullmaktsbestemmelse i vegtrafikkloven. I hovedsak vil de økonomiske og administrative konsekvensene først bli aktuelle å vurdere ved gjennomføring av forordningen i norsk rett, gjennom forskriftsarbeidet som følger etter at forordningens forankring i vegtrafikkloven er etablert.

Det påfølgende forskriftsarbeidet vil avhenge av hvilke av de to alternative forslagene som vedtas. Dersom fullmaktshjemmelen begrenses til kun å gjelde opplysninger til bruk i periodisk kontroll, vil nærmere regulering av blant annet hvordan opplysningene skal utleveres eller innhentes, hvordan de skal tilgjengeliggjøres for kontrollorgan og i hvilken grad opplysningen skal benyttes i kontrollgjennomføringen, skje i forskrift om periodisk kontroll alene.

Det foreligger per i dag ingen felles løsning mellom EU-medlemsstaten for distribusjon av kjøretøyopplysningene. Det er klart mest fordelaktig hvis det etableres en internasjonal portal med alle kjøretøyopplysninger for videre distribusjon.

I forskriftsarbeidet må det først vurderes om det skal stilles et nasjonalt krav om bruk av de tekniske opplysningene i periodisk kontroll. Følgelig kan det bli behov for å vurdere om distribusjonen av de tekniske opplysningene bør reguleres nasjonalt, herunder om det offentlige skal drifte noe slikt.

---

<sup>7</sup> [Konsekvensutredning remissversion \(transportstyrelsen.se\)](#) og [TSFS 2020\\_40.pdf \(transportstyrelsen.se\)](#)

Avhengig av distribusjonsløsning, kan denne føre til kostnader med tanke på tilganger o.l. for kontrollorganene og eventuelt andre aktuelle myndigheter, hvis det stilles krav om bruk av de kjøretøytekniske opplysningene.

Videre kan eventuelle fremtidige norske fabrikker få utgifter med å tilrettelegge for tilgjengeliggjøring av kjøretøytekniske opplysninger ihht. forordningen. Per i dag har vi ingen slike fabrikker i Norge.

Blir fullmaktsbestemmelsen gjeldende all kontroll av kjøretøy, vil etterfølgende forskriftsarbeid bli av en større karakter. I så tilfelle vil en nærmere regulering av tilgang til kjøretøyopplysninger fra fabrikker gjøre seg gjeldende også for øvrig kontroll av kjøretøy, eksempelvis kontroll i hall og kontroll langs veg. Formålet med, og nytten av, kjøretøytekniske opplysninger kan være forskjellig for de ulike formene for kontroll. Hvor i regelverket bestemmelser om innhenting og bruk av kjøretøytekniske opplysninger fra fabrikant bør plasseres, samt bestemmelsens innhold og omfang, må vurderes særskilt for de ulike kontrollaktivitetene.

## DEL II Forslag til endring av vegtrafikklov 18. juni 1965 § 19 b

### 1 Innledning

Det har i arbeidet med revisjon av forskrift 2009–05–13–589 om verksteder blitt reist spørsmål fra bil- og verkstedbransjen om vegtrafikkloven § 19 b fjerde ledd gir tilstrekkelig hjemmel for å gjøre unntak for visse personkategorier fra hovedregelen i forskriften om at arbeid på kjøretøy bare kan foretas av godkjent verksted. Spørsmålet gjelder nærmere bestemt om det er tilstrekkelig hjemmel for å gi eier og eiers husstand anledning til å arbeide på eiers kjøretøy uten godkjenning fra Statens vegvesen, jf. forskrift om arbeid på kjøretøy § 6 bokstavene f) og g). Det er også reist spørsmål om et slikt unntak er forenlig med hensynet til trafiksikkerheten, nærmere bestemt om et slikt unntak kan føre til uforsvarlige reparasjoner av kjøretøy.

Det følger av gjeldende vegtrafikklov § 19 b fjerde ledd at departementet i forskrift kan gi unntak fra kravet om godkjenning for enkelte typer kjøretøy, for enkelte typer arbeid og for enkelte verksteder etter nærmere angitte vilkår.

I forskrift 28. oktober 2020 om arbeid på kjøretøy er det i § 6 gjort unntak fra hovedregelen i samme forskrift § 3 om at nærmere spesifisert arbeid bare kan utføres av virksomhet godkjent av Statens vegvesen. § 6 f) og g) gir eier og medlemmer av eiers husstand anledning til å foreta reparasjoner samt ombygging, oppbygging og påbygging på eiers kjøretøy forutsatt at kjøretøyene ikke omsettes i næringsvirksomhet. Unntaket gjelder ikke dersom det foretas reparasjonsarbeid på kjøretøy med omfattende skade som definert i kjøretøyforskriften § 7–2. Dette med mindre Statens vegvesen i spesielle tilfeller har gitt tillatelse til slikt arbeid.

Slik forskriften § 6 f) og g) har vært tolket av Statens vegvesen, og slik forvaltningspraksis er, forstås det med eier både fysisk og juridisk person, m.a.o. at unntaket – i tillegg til å gjelde for fysiske personer – også gjelder for virksomheter som eier egne kjøretøy og/eller leaser kjøretøy forutsatt at det ikke er snakk om omsetning av de samme kjøretøyene i næring. Det har videre vært lagt til grunn at det er hjemmel for å gjøre slikt unntak i vegtrafikkloven § 19 b fjerde ledd.

### 2 Nærmere om rekkevidden av vegtrafikkloven § 19 b fjerde ledd

Den mer «moderne» reguleringen av arbeid på kjøretøy kom ved vedtakelsen av lov om godkjenning av kjøretøyverksteder. Loven med tilhørende forskrift om kjøretøyverksteder trådte i kraft 1. januar 1974 og erstattet lov av 17. oktober 1947 om bilverksteder mv. Loven ble utformet som en typisk fullmaktslov der departementet ble gitt myndighet til å utferdige mer detaljerte forskrifter.

I forarbeidene (Ot.prp. nr. 70 (1971–72)) kommer det klart frem at utkastet til lov om kjøretøyverksteder bygger på en forutsetning om at eier eller medlemmer av eiers husstand skal ha anledning til å foreta arbeid på eiers kjøretøy forutsatt at dette ikke er ledd i

næringsvirksomhet. Dette kommer bl.a. til uttrykk i § 1 i utkast til lov om godkjenning av verksteder for motorvogn mv, jf. tilråding fra Samferdselsdepartementet av 28. april 1972. godkjent ved kongelig resolusjon samme dag.

Både ordlyden i nå opphevet lov om kjøretøyverksteder med tilhørende forskrift som forarbeidene til den samme, viser at det i perioden 1973–2004 var klar lovhjemmel for å unnta så vel fysiske som juridiske personers arbeid på egne kjøretøy fra godkjenningsplikten.

Lov om kjøretøyverksteder ble i 2004 erstattet av ny § 19 a i vegtrafikkloven. Det ble samtidig foreslått ny forskrift om krav til kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll og godkjenning av kjøretøyverksteder som tok opp i seg og videreførte – om enn i forenklet form – forskriften gitt i medhold av lov om kjøretøyverksteder. Unntaket fra godkjenningsplikten for arbeid på egne kjøretøy ble også videreført, jf. bl.a. Ot.prp. nr. 53 (2003–2004).

Ordnningen med unntak fra godkjenningsplikten for arbeid på egne kjøretøy gjeldende for både fysiske og juridiske personer er blitt videreført i senere lov- og forskriftsrevisjoner.

Det konstateres etter dette at lovens uttrykk «enkelte typer kjøretøy, for enkelte typer arbeid og for enkelte verksteder etter nærmere angitte vilkår», som er lovens hjemmel for å gjøre unntak, rommer både kjøretøykategorier basert på teknisk klassifisering, bruksområde og registreringsforhold. «Enkelte typer arbeid» rommer tilsvarende arbeid på spesielle komponenter på kjøretøy, jf. ordningen med særlige arbeidstillatelse i gjeldende verkstedforskrift § 4, men også arbeid utført av spesielle subjekter, jf. verkstedforskriften § 6, bl.a. eiers og egen husstands arbeid på eiers kjøretøy. Adgangen til å unnta «enkelte verksteder» fra kravet om godkjenning vil også romme det å kunne gjøre unntak for bl.a. bedriftsverksteder som utfører arbeid på egne kjøretøy forutsatt at kjøretøyene ikke blir omsatt i næringsøyemed.

Slik Statens vegvesen har vurdert det, innebærer vegtrafikkloven § 19 b ingen endring i adgangen til å gjøre unntak fra godkjenningsplikten hva angår arbeid på egne kjøretøy. Lovteksten er forenklet, men det er ikke noe i ordlyden eller i forarbeidene som peker i retning av at dette skulle innebære noen materiell endring. Endringen er mer av redaksjonell art.

## 2.1 Behovet for endring

Som det vil gå frem av pkt. 2 foran, kan det konstateres at det allerede i dag er tilstrekkelig hjemmel i gjeldende vegtrafikklov § 19 b til å unnta fra godkjenningsplikten reparasjons- og vedlikeholdsarbeid som utføres av eier eller eiers husstand på kjøretøy som er registrert på eier eller har vært registrert på samme på tidspunktet for eventuell avskiltning. Dette er nærmere regulert i forskrift om arbeid på kjøretøy (verkstedforskriften) § 6 bokstavene f) og g).

Selv om det kan konstateres at det allerede i dag allerede er tilstrekkelig hjemmel i vegtrafikkloven § 19 b til å gjøre unntak fra godkjenningsplikten for arbeid på kjøretøy som nærmere regulert i verkstedforskriften § 6 bokstavene f) og g), kan det likevel argumenteres

for at lovhjemmelen ikke er spesielt klar. Det er først ved å gjennomgå rettsutviklingen fra ikrafttreden av lov om kjøretøyverkstader med tilhørende forskrift i 1974 via ny § 19 a i vegtrafikkloven i 2004 til erstatning for lov om kjøretøyverkstader, at hjemmelen fremkommer. Rekkevidden av gjeldende § 19 b fremkommer ikke tydelig uten at man er kjent med forarbeidene og tolker gjeldende § 19 b i lys av disse.

Vi er derfor kommet til at hensynet til klarhet og forutberegnelighet tilsier at unntaksbestemmelsen i vegtrafikkloven § 19 b uansett bør presiseres. Dette vil medvirke til at vi fjerner det som måtte være av tvil hva gjelder innholdet i og rekkevidden av vegtrafikkloven § 19 b om adgangen til å unnta visse persongrupper arbeid på kjøretøy fra godkjenningssplikten.

Slik vi vurderer det, ivaretar forslaget til presisering av ordlyden i § 19 b også hensynet til trafiksikkerheten på en tilfredsstillende måte. Vi viser i denne sammenheng til at det følger av forskrift om arbeid på kjøretøy § 2 andre ledd at det er et uttrykkelig vilkår for alt arbeid på kjøretøy – godkjenningsspliktig arbeid eller ikke – at det skal utføres på forsvarlig måte av kompetent person. Vi viser videre til at vi i siste revisjon av verkstedforskriften gjeldende fra 1. november 2020 har endret § 6 f) slik at det – som hovedregel – ikke er anledning til å foreta reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på eget kjøretøy med omfattende skade som definert i kjøretøyforskriften § 7-2. Unntaket i verkstedforskriften § 6 f) og g) åpner med andre ord for at kyndige personer kan foreta mer enkle reparasjons- og vedlikeholdsarbeider på eget eller egen husstands kjøretøy. Unntaket er etter vår vurdering både praktisk, rimelig og forsvarlig.

Uttrykket «kompetent person», slik dette er regulert i forskriften § 2, innebærer at den som skal utføre arbeid på kjøretøy må ta stilling til om vedkommende har de nødvendige kunnskaper og ferdigheter, om arbeidet krever tilgang på spesielt verktøy, utstyr osv. Kravet til «kompetent» skal likevel ikke forstås som et krav om formalkompetanse. Kravet om kompetanse vil variere ut fra hva slags og hvor inngripende arbeid det er snakk om. Kravet om «forsvarlighet» innebærer at enhver som skal foreta arbeid på kjøretøy må forsikre seg om at kjøretøy etter arbeidet er trafiksikkert. Kravet om forsvarlighet vil eksempelvis være oppfylt dersom man benytter fabrikantens anvisninger, alternativt at man gjør seg kjent med faglig anerkjente metoder for det aktuelle arbeidet.

Dersom man påtar seg arbeid på kjøretøy uten at vilkårene foran er oppfylt, og det oppstår materiell skade eller personskader som har sin årsak i mangelfull reparasjon, kan det resultere at vedkommende kommer i erstatningsansvar, eventuelt også straffeansvar.

Det må også tas i betraktning at kvaliteten på eventuelt arbeid som er foretatt på kjøretøy – uavhengig av hvem som har utført det – kontrolleres gjennom ordningen med periodisk kjøretøykontroll. Kontrollordningen baserer seg på at kontrollene gjennomføres og kjøretøyene vurderes slik dette er angitt i egen kontrollinstruks. Tilstanden til kjøretøy i bruk kontrolleres i tillegg i kontroll langs veg, jf. vegtrafikkloven §§ 10 og 19 annet ledd, jf. også forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg.

### 3 Forslag til endring av vegtrafikkloven § 19 b

Vi foreslår at vegtrafikkloven § 19 b gis følgende ordlyd:

§ 19 b. Krav til verksteder m.m. (fjerde ledd):

*I forskrift kan departementet gjøre unntak fra kravet om godkjenning for enkelte typer kjøretøy, for enkelte typer arbeid og for enkelte virksomheter og personer etter nærmere angitte vilkår.*

#### 3.1 Nærmere om endringsforslaget

Forslaget til endring er en ren presisering av gjeldende rett og medfører ingen materiell endring.

Uttrykket personer rommer både fysiske og juridiske personer; både personlige eiere av kjøretøy og f.eks. bedriftsverksteder.

Uttrykket verksteder er erstattet med virksomheter bl.a. for å presisere at hjemmelen for å gi unntak også kommer til anvendelse for utstedelse av særlig arbeidstillatelse, jf. forskrift om kjøretøyverksteder § 5.

Det nevnes også for ordens skyld at det i ny verkstedforskrift (forskrift om arbeid på kjøretøy) som trådte i kraft 1. november 2020, er regulert en begrensning i anledningen til å utføre arbeid på egne kjøretøy sett i forhold til tidligere rett. Det er ikke lenger anledning til å arbeide på egne kjøretøy dersom det er snakk om kjøretøy med omfattende skade, med mindre Statens vegvesen i spesielle tilfeller har gitt tillatelse til slikt arbeid.

### 4 Rettslige, økonomiske og administrative konsekvenser

En presisering av ordlyden i § 19 b vil ikke medføre noen rettslige, økonomiske eller administrative konsekvenser. Presiseringen er kun en kodifisering av langvarig tolkning og forvaltningspraksis av unntaket fra godkjenningsplikten for arbeid på eget kjøretøy.

---

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00  
[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

**Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag**