

BETÆNKNING

vedrørende



Indførelse af en autorisationsordning for autoværksteder

*Afgivet af
det af justitsministeren den 5. marts 1974
nedsatte udvalg med den opgave at overveje,
om der skal indføres en autorisationsordning
for autoværksteder, og i bekræftende fald,
hvorledes den skal udformes.*



BETÆNKNING NR. 979

1983



trykt på genbrugspapir

ISBN 87-503-4573-7
Stougaard Jensen/København
Jr 00-158 bet.

INDHOLD

	Side
Indledning	5
I. Autorisationsordninger inden for andre områder	9
II. Regler i udlandet vedrørende autorisation af auto-reparationsværksteder (Specielt vedrørende den norske autorisationsordning)	15
III. En eventuel autorisationsordnings nærmere indhold	28
IV. Strafansvar	31
V. Forholdet mellem periodiske syn og en autorisations-ordning	53
VI. Økonomiske og administrative konsekvenser	55
VII. Udvalgets synspunkter	59
<u>Bilag.</u>	69
Bilag 1. Forslag af december 1969 fra Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund (nu Dansk Metalarbejderforbund) og Motorbranchens Arbejdsgiverforening vedrørende autorisation af automobilværksteder m.v.	69
Bilag 2. Skrivelse af 10. maj 1973 fra Fællesudvalget for FDM og KDAK	129
Bilag 3. Arbejdsgruppens rapport af 22. november 1978 vedrørende en eventuel autorisationsordnings nærmere indhold	133
Bilag 4. Den norske lov af 23. februar 1973 om "Godkjenning af Køyretøyverkstader" med forskrifter af 15. november 1973.	157
Bilag 5. Notat af 10. august 1979 fra justitsministeriets færdselssikkerhedsafdeling om økonomiske og administrative konsekvenser ved en autorisationsordning	195

INDLEDNING

Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund (nu Dansk Metalarbejderforbund) og Motorbranchens Arbejdsgiverforening udarbejdede i december 1969 et forslag til indførelse af en autorisationsordning for automobilværksteder m.v. Forslaget er optrykt som bilag 1.

Ifølge forslagsstillerne ville standarden af udførte automobilreparationer - til fremme af færdselssikkerheden og af hensynet til bekæmpelsen af luft- og stofforurening - kunne højnes væsentligt, såfremt:

- a. bilejerne blev forpligtet til systematisk at vedligeholde de aggregater, som kan påføre samfundet ulempe og skade,
- b. reparation og vedligeholdelse af disse aggregater blev udført af kvalificerede reparatører,
- c. reparatør og værkstedsledelse blev uddannet til at imødekomme samfundets stigende krav til bilparken,
- d. reparationerne blev udført på betryggende måde med hensyn til lokaler, udstyr, reservedele, specifikationer m.v.

Forudsætningerne for at kunne efterleve de opstillede krav ville efter forslagsstillernes opfattelse være indførelse af en autorisationsordning for udførelse af automobilreparationer.

Det fremsatte forslag blev nærmere drøftet på et møde i november 1970 mellem repræsentanter for brancheorganisationerne samt handelsministeren, arbejdsministeren og justitsministeren.

Den 5. marts 1974 nedsatte justitsministeren herefter et udvalg med den opgave at overveje, om der skal indføres en autorisationsordning for autoværksteder, og i bekræftende fald, hvorledes

den skal udformes. Det blev samtidig fundet rigtigst i udvalget tillige at behandle et i skrivelse af 10. maj 1973 fra (det daværende) Fællesudvalg for FDM og KDAK fremsat ønske om indførelse af strafansvar for autoreparatører. Fællesudvalgets skrivelse er optrykt som bilag 2.

Som medlemmer af udvalget beskikkedes:

Kontorchef P. Wiese (formand), justitsministeriet,
 direktør Børge Agerskov, udpeget af Assurandør-Societetet,
 mekanikermester Holger Frederiksen, udpeget af Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark,
 civilingeniør Niels Gottlob, udpeget af Forbrugerrådet,
 direktør Ernst Hartmann, udpeget af Motorbranchens Arbejdsgiverforening,
 fuldmægtig, nu kontorchef, Jørgen Heisel, udpeget af Landsforeningen Danske Vognmænd,
 sekretær Erik Jensen, udpeget af Dansk Metalarbejderforbund,
 chefbilinspektør Frede Jensen, udpeget af Landsforeningen af justitsministeriets bilinspektører i Danmark,
 fabrikant Helge Kenneth, udpeget af Karrosseribranchens Arbejdsgiverforening,
 ekspeditionssekretær K. Kofod, udpeget af arbejdsministeriet,
 bilinspektør, nuværende chefbilinspektør Folmer Kristiansen, justitsministeriet,
 direktør V. Lærkes, udpeget af Forenede Danske Motorejere,
 formand Jørgen Madsen, udpeget af Dansk Metalarbejderforbund,
 direktør P.E. Nedergaard, udpeget af Danmarks Automobilforhandlere Forening,
 direktør Preben Nielsen, udpeget af Centralforeningen af Benzinforhandlere i Danmark,
 direktør E. Ebsen Petersen, udpeget af Automobilimportørernes Sammenslutning,

automobilforhandler Jens Peter Petersen, udpeget af Dansk Automobilforhandler Forening,
 direktør Knud Petersen, udpeget af Oliebranchens Fællesrepræsentation, og
 mekanikermester Flemming Wagner, udpeget af Københavns Automekaniker-Laug.

Efter at chefbilinspektør Frede Jensen er afgang ved døden, har chefbilinspektør Folmer Kristiansen repræsenteret Landsforeningen af justitsministeriets bilinspektører i Danmark. Desuden er i samme anledning civilingeniør Per Frederiksen beskikket som medlem af udvalget, udpeget af justitsministeriet.

Efter at sekretær Erik Jensen på grund af eget ønske var udtrådt, beskikkedes sekretær Johs. Schrøder, Dansk Metalarbejderforbund, til at indtræde i udvalget. Efter at Johs. Schrøder afgik ved døden, blev sekretær Erik Jensen påny beskikket som medlem af udvalget. Efter at sekretær Erik Jensen på grund af eget ønske senere er udtrådt, er sekretær Egon Bøjden beskikket som medlem i hans sted.

Efter at automobilforhandler Jens Peter Petersen på grund af eget ønske er udtrådt, er automobilforhandler Thorkild Sørensen beskikket som medlem af udvalget i hans sted.

Efter at fabrikant Helge Kenneth på grund af eget ønske er udtrådt, er fabrikant Ib Bentsen beskikket i hans sted.

Efter at direktør Preben Nielsen på grund af eget ønske er udtrådt, er benzinforhandler Richard Martensen beskikket som medlem af udvalget i hans sted.

Efter at kontorchef P. Wiese er udnævnt til departementschef i statsministeriet, er som ny formand for udvalget beskikket fuldmægtig i justitsministeriet, nu dommer, Hans Rosenmeier.

Efter at direktør Ernst Hartmann er afgået ved døden, har kontorchef Paul Andersen repræsenteret Motorbranchens Arbejdsgiverforening.

Efter at direktør Viggo Lærkes er fratrådt sin stilling i Forenede Danske Motorejere er ingeniør Ole Hjort beskikket som medlem af udvalget i hans sted.

Efter at ekspeditionssekretær Knud Kofod er fratrådt sin stilling i direktoratet for arbejdstilsynet er fuldmægtig Kirsten Hink beskikket som medlem af udvalget i hans sted.

Som sekretærer blev beskikket fuldmægtig i justitsministeriet, nu dommer, Hans Rosenmeier og sekretær i justitsministeriet Otto Hedegaard Madsen. Efter at dommer Hans Rosenmeier er beskikket som formand for udvalget, er sekretariatet varetaget af fuldmægtig i justitsministeriet Otto Hedegaard Madsen.

Under udvalgets drøftelser om en eventuel autorisationsordning for autoværksteder har der vist sig enighed om at afgive en delbetænkning nr. 770/1976 vedrørende periodisk syn af personvogne. I kapitel V er delbetænkningen (afgivet i marts 1976) nærmere omtalt.

Til brug for udvalgets videre drøftelser om en eventuel autorisationsordning nedsatte justitsministeriet i december 1976 en arbejdsgruppe med den opgave at udarbejde en skitse til, hvad en autorisationsordning i givet fald skulle gå ud på. Arbejdsgruppen har i december 1978 afgivet sin rapport. I kapitel III er rapporten nærmere omtalt. Aftrykt som bilag 3.

Udvalgets synspunkter om indførelse af en eventuel autorisationsordning fremgår af kapitel VII.

KØBENHAVN, 1 juni 1983.

P.U.V.

H. Rosenmeier
(formand)

/

O. Hedegaard Madsen

KAPITEL I.

Autorisationsordninger inden for andre områder.

Udøvelse af en række erhverv forudsætter offentlig ansættelse, beskikkelse eller autorisation, der kun meddeles til personer, der opfylder en række egnethedskrav, herunder beståelsen af en af det offentlige godkendt eksamen. Beskikkelsen eller autorisationen kan tilbagekaldes, hvor hvervet ikke udføres på forsvarlig måde, ligesom beskikkelsen eller autorisationen indebærer særlige pligter, herunder pligt til i et vist omfang at påtage sig udførelsen af de funktioner, autorisationen eller beskikkelsen berettiger til. Udøvelsen af de pågældende fagområder er endvidere i vidt omfang reguleret af konkrete forskrifter, der angiver hvilke pligter, der påhviler fagets udøvere ved udførelsen af hvervet.

I det følgende gives en kort redegørelse for autorisationsordninger inden for en række erhverv.

1. Lov nr. 68 af 15. marts 1967 om statsautoriserede revisorer.

Industriministeriet meddeler beskikkelsen som statsautoriseret revisor, såfremt en række nærmere betingelser herfor er opfyldt, herunder bl.a. aflæggelse af særlig eksamen samt tegning af forsikring mod økonomisk ansvar under udførelsen af hvervet.

Beskikkelsen giver eneret på at benytte betegnelsen, men ikke eneret på at udføre revisionsarbejde. Dog har de statsautoriserede revisorer i særlige love på visse områder eneret til at revidere, og der er lovregler om en vis fortrinsstilling for statsautoriserede revisorer på forskellige områder. Således skal offentlige myndigheder i retssager fortrinsvis benytte statsautoriserede revisorer til oplysning om regnskabsmæssige forhold.

Statsautoriserede revisorer skal udføre de dem betroede hverv med omhu og nøjagtighed og med den hurtighed, som hvervets beskaffenhed tillader.

Til bistand for industriministeriet ved administrationen af loven er nedsat en særlig kommission (revisorkommissionen).

Kontrollen med statsautoriserede revisorers overholdelse af lovens forskrifter varetages af et af industriministeriet nedsat revisornævn, der kan tildele vedkommende en advarsel eller irettesættelse eller pålægge en bøde på ikke over 5.000 kr. I øvrigt kan der idømmes sædvanlig straf af bøder for overtrædelse af lovens forskrifter. Revisornævnet kan frakende vedkommende sin beskikkelse på tid fra 1-5 år eller indtil videre, såfremt den pågældende har gjort sig skyldig i grov eller oftere gentagen forsømmelse i udevelsen af sin virksomhed, og de udviste forhold giver grund til at antage, at han ikke fremtidig vil udøve virksomheden på forsvarelig måde. Afgørelsen kan indbringes for domstolene.

For beskikkelsen betales en særlig afgift.

2. Lov nr. 218 af 8. juni 1966 om ejendomsmæglere.

Industriministeriet meddeler beskikkelsen som ejendomsmægler, såfremt vedkommende bl.a. har bestået en særlig prøve.

Beskikkelsen giver eneret på at benytte betegnelsen samt eneret på fra fast forretningssted at drive virksomhed som mellemmand ved køb og salg af fast ejendom (samme ret har dog advokater og personer, der har næringsbrev som ejendomshandler).

Ejendomsmæglere skal udføre deres hverv i overensstemmelse med god forretningsskik.

Til bistand for industriministeriet ved administrationen af loven er nedsat en særlig kommission (ejendomsmæglerkommissionen).

Beskikkelsen kan frakendes vedkommende efter straffelovens § 79.

Overtrædelse af lovens forskrifter medfører bødestraf.

For beskikkelsen betales en særlig afgift.

3. Lov nr. 213 af 8. juni 1966 om translatører og tolke.

Industriministeriet meddeler beskikkelsen som translatør og tolk under forudsætning af, at vedkommende bl.a. har bestået en særlig eksamen.

Beskikkelsen giver eneret på at benytte betegnelsen, men ikke eneret på at foretage oversættelser fra et sprog til et andet. Næringsretlig kan denne virksomhed udøves af enhver.

Translatører og tolke skal udføre de dem betroede hverv med omhu og nøjagtighed og med den hurtighed, som hvervets beskaffenhed tillader.

Til bistand for industriministeriet ved administrationen af loven er nedsat en særlig kommission (translatørkommissionen).

Beskikkelsen kan frakendes vedkommende efter straffelovens § 79.

Overtrædelse af lovens forskrifter medfører bødestraf.

For beskikkelsen betales en særlig afgift.

4. Lov nr. 69 af 15. marts 1967 om skibsmæglere og varemæglere.

Industriministeriet meddeler beskikkelsen som skibsmægler og varemægler, såfremt vedkommende bl.a. har bestået en særlig eksamen samt i mindst 3 år deltaget i praktisk forretningsvirksomhed.

Beskikkelsen giver eneret på at benytte betegnelsen og for skibsmæglerens vedkommende tillige eneret på inden for sit særlige tildelte geografiske område at klarere skibe.

Skibs- og varemæglere skal udføre de dem betroede hverv med omhu og nøjagtighed og med den hurtighed, som hvervets beskaffenhed tillader.

Til bistand for industriministeriet ved administrationen af loven er nedsat en særlig kommission (mæglerkommissionen).

Beskikkelsen kan frakendes vedkommende efter straffelovens § 79.

Overtrædelse af lovens forskrifter medfører bødestraf.

For beskikkelsen betales en særlig afgift.

5. Lov nr. 196 af 7. juni 1958 med senere ændringer om autorisation af elektroinstallatører m.v.

Autorisation som elektroinstallatør gives af ledelsen for de enkelte elektricitetsforsyningsanlæg under forudsætning af, at vedkommende bl.a. har bestået en særlig prøve, samt at der findes et værksted med et vist minimum af udstyr m.m. Vedkommende skal endvidere stille sikkerhed for den forsvarlige udførelse af de ham overdragne arbejder.

Beskikkelsen giver eneret på at benytte betegnelsen samt eneret på udførelse af visse i loven opregnede installationsarbejder.

Enhver installatør bærer ansvaret for det af ham anvendte personales duelighed og pålidelighed.

Når den ledelse, der har meddelt en autorisation, finder, at en installatør har udvist grov eller gentagen forsømmelighed ved udførelsen af installationsarbejder, eller at han har gjort sig skyldig i grov eller gentagen overtrædelse af de af ledelsen udfærdigede ordensmæssige forskrifter, kan den pågældende ledelse tilbagekalde autorisationen på tid fra 1-5 år eller indtil videre. En given autorisation kan endvidere tilbagekaldes af vedkommende ledelse, når installatøren i et tidsrum af 5 år ikke har udført installationsarbejder inden for det pågældende forsyningsområde.

Elektricitetsrådet er berettiget til at undersøge eller lade undersøge, hvorvidt installatører udfører de dem overdragne arbejder på tilfredsstillende måde. Hvis en installatør af elektricitetsrådet findes skyldig i grov eller gentagen forsømmelighed ved udførelsen af installationsarbejder, kan rådet på tid fra 1-5 år

eller indtil videre, fratage installatøren retten til at udføre arbejder, der er omfattet af loven.

De nævnte afgørelser om fratagelse af autorisationen kan af vedkommende indbringes for domstolene.

Enhver, der uden i medfør af loven at være berettiget dertil udfører arbejde ved noget af loven omfattet anlæg m.v., straffes med bøder. På samme måde straffes den, der lader de nævnte arbejder udføre af personer, som ikke efter loven er berettiget dertil.

6. Lov nr. 250 af 8. juni 1978 om gasinstallationer og installationer i forbindelse med vand- og afløbsledninger.

Ministeriet for offentlige arbejder har bemyndiget Danmarks Gasmateriel Prøvning til at meddele beskikkelsen som autoriseret gas-, vand- og sanitetsmester (VVS-installatør) og kloakmester. For at opnå autorisationen skal vedkommende bl.a. have bestået en prøve samt stillet en nærmere fastsat sikkerhed for den forsvarlige udførelse af arbejdet.

Autorisationen giver eneret på at benytte betegnelsen samt på at udføre en række nærmere angivne arbejder.

En kommunalbestyrelse skal i forbindelse med behandlingen af byggesager i henhold til byggelovgivningen påse, at arbejder, der anmeldes, og som er omfattet af kravet om autorisation, er udført af personer eller virksomheder, der ifølge reglerne i loven er berettiget dertil. Hvis reglerne konstateres overtrådt, skal kommunalbestyrelsen underrette den autorisationsudstedende myndighed herom.

Hvis en indehaver af en autorisation har gjort sig skyldig i grov eller gentagen forsømmelighed ved udførelsen af installationsarbejder eller har overtrådt vilkårene for autorisationen, kan den pågældende frakendes autorisationen på tid fra 1-5 år eller indtil videre af et af ministeriet for offentlige arbejder særligt nedsat nævn, hvis afgørelse kan indbringes for domstolene.

Der betales en særlig afgift, der hovedsagelig går til dækning af udgifterne ved driften af Danmarks Gasmateriel Prøvning.

7. Lov nr. 144 af 21. marts 1973 om statens tekniske prøvenævn.

Såvel offentlige som almennyttige selvejende institutioner og private laboratorier kan autoriseres af statens tekniske prøvenævn til at udføre visse i loven nærmere angivne tekniske prøver vedrørende bl.a. færdige produkters og konstruktioners modstandsevne over for ydre påvirkninger. For at kunne opnå autorisation skal vedkommende laboratorium bl.a. besidde en vis sagkundskab og et vist minimum af udstyr. Et autoriseret laboratorium skal til dækning af erstatningspligt, som laboratoriet måtte ifalde i henhold til almindelige erstatningsregler i forbindelse med fejlagtige prøvningsresultater, tegne en forsikring. Autorisationen meddeles for en periode af indtil 3 år og meddeles særskilt inden for afgrænsede prøvningsområder. Behandlingen af sager om autorisation foregår i et særligt autorisationsudvalg, der afgiver indstilling til nævnet.

Et autoriseret laboratorium skal give nævnet adgang til at kontrollere, at vilkårene for autorisationen overholdes. Laboratoriet er herunder forpligtet til at modtage inspektionsbesøg af personer, som nævnet bemyndiger hertil.

Hvis laboratoriet ikke længere opfylder forudsætningerne for at være autoriseret inden for det pågældende prøvningsområde eller i tilfælde af grov eller oftere gentagen overtrædelse af vilkårene for autorisationen, kan nævnet tilbagekalde autorisationen.

I stedet for tilbagekaldelse kan nævnet træffe aftale med laboratoriet om, at dette skal afhjælpe påtalte mangler inden for en af nævnet fastsat frist. Overholdes fristen ikke, kan autorisationen tilbagekaldes.

Afgørelse om tilbagekaldelse kan indbringes for domstolene.

Der betales et nærmere fastsat gebyr.

KAPITEL II.

Regler i udlandet vedrørende autorisation af autoreparationsværksteder. (Specielt vedrørende den norske autorisationsordning).

Blandt de europæiske lande synes alene Norge at have en egentlig autorisationsordning vedrørende autoreparationsværksteder, mens en række andre lande har ordninger, der hovedsagelig er baseret på, at værksteder frivilligt kan ansøge om at få en form for autorisation, og uden at der herved opnås eneret på det pågældende arbejde.

I det følgende gives en redegørelse for autorisationsordningen i Norge samt en kort omtale af de nærmere ordninger på autoreparationsområdet i Sverige, England og Vesttyskland.

1. Norge.

I 1947 blev loven om "godkjenning af køyretøyverkstader" vedtaget. Til loven, der trådte i kraft 1. juni 1950, knyttede sig administrativt fastsatte "forskrifter". Baggrunden for autorisationsordningens indførelse var, at der efter krigen var skudt en mængde såkaldte "portværksteder" op. Salget af biler steg, men reparationsfaciliteterne og reparatørernes kvalifikationer fulgte ikke trit med udviklingen. Ordningens indførelse gav imidlertid anledning til politisk debat, og loven blev vedtaget med det mindst mulige flertal i Stortinget.

Den nugældende lov af 23. februar 1973 med ændringer af 30. juni 1978 har siden udvidet autorisationsordningens gyldighedsområde, således at den nuværende ordning i hovedtræk går ud på følgende:

Reparationer og vedligeholdelsesarbejder på biler, motorcykler, traktorer og motorredskaber må kun udføres af værksteder, der er godkendt af biltilsynet. Overtrædelse heraf er strafbar.

Ejerens reparationer og vedligeholdelse af eget køretøj kræver dog normalt ikke autorisation.

Der kan gives forskellige typer godkendelse, f.eks. godkendelse som pladeværksted, bremseværksted, gummiværksted eller generelt som f.eks. "bilværksted".

Det arbejde, der typisk udføres af servicestationer, kræver ikke godkendelse. Udskiftning af pærer og lignende og bl.a. afbalancering af hjul kræver dog, at servicestationen har en speciel godkendelse.

Betingelsen for at få tildelt autorisation er opfyldelse af visse krav til personalet, lokalerne og udstyret.

Med hensyn til personalet stilles i hovedtræk følgende krav (forskrifternes punkt 3.1.):

- a) Der skal være en "administrativ leder", der skal have en vis forretningskyndighed, og som er godkendt af biltilsynet eller vejdirektoratet.
- b) Der skal være en "teknisk leder", der skal opfylde nærmere opstillede krav, bl.a. om en årrækkes praktisk erfaring, (kan være den samme som den administrative leder), og som ligeledes skal være godkendt af biltilsynet eller vejdirektoratet.
- c) Der må ikke være flere ufaglærte end faglærte på værkstedet, ligesom der er regler om største antal lærlinge.

Med hensyn til lokalerne stilles der nærmere angivne krav til størrelse og belysning m.m. Der skal være særskilte rum til kontor og til personalet.

Med hensyn til udstyret skal der foreligge et nærmere opregnet minimumsudstyr på værkstedet. Det nødvendige udstyr til et "bilværksted" koster omkring 100.000 n.kr. (i 1975-prisniveau), jfr.s. 56.

Et godkendt værksted har en række forpligtelser, hvorefter kan fremhæves:

Værkstedet skal overholde betingelserne for godkendelse. Dets arbejde skal udføres fagligt tilfredsstillende og rationelt. Det må ikke udføre arbejde, som er i strid med reglerne om køretøjers udstyr. Værkstedet skal føre regnskab med, hvor mange arbejdstimer, der anvendes på hver enkelt reparation, og skal specificere dette på regningen.

Autorisationsordningen administreres af biltilsynet, der meddeler godkendelser og fører kontrol med de godkendte værksteder. Biltilsynet påser desuden, at arbejder, der omfattes af autorisationsordningen, kun udføres af godkendte værksteder.

Biltilsynet skal tilbagekalde en godkendelse, hvis værkstedet ikke længere opfylder betingelserne for godkendelse, eller ikke udfører fagligt tilfredsstillende arbejde m.m.

Biltilsynet bistås i sit arbejde i henhold til autorisationsordningen af et distriktsudvalg, bestående af repræsentanter for værkstedsbranchen, de ansatte på værkstederne og arbejdstilsynet.

Biltilsynets afgørelser kan påklages til vejddirektoratet (svarer i denne forbindelse for så vidt til justitsministeriet i Danmark). Vejddirektoratet har også i andre henseender den overordnede ledelse af autorisationsordningen. Det bistås af et særligt udvalg med repræsentanter for værkstedsbranchen, de ansatte på værkstederne, servicestationerne, de motorkørende og arbejdstilsynet.

Som ovenfor nævnt administreres autorisationsordningen ved et samarbejde mellem biltilsynet og distriktsudvalget, idet det daglige arbejde dog udføres af biltilsynet (d.v.s. den enkelte bilinspektør).

Arbejdet med godkendelse af nye værksteder er normalt omfattende og har form af et løbende samarbejde mellem biltilsynet/distriktsudvalget og den værkstedsejer, der ønsker sit værksted godkendt. Biltilsynet/distriktsudvalget samarbejder på deres side med

en række andre offentlige myndigheder, der vil blive berørt af værkstedets godkendelse, f.eks. brandmyndigheder, byplanmyndigheder, færdselspoliti og arbejdstilsyn. Biltilsynet/distriktsudvalget optræder for så vidt som koordinator af en væsentlig del af berøringen mellem værkstedet og det offentlige. En ret omfattende korrespondance og en række forhandlinger er som regel nødvendige, før godkendelsen kan meddeles. Proceduren tager normalt et halvt års tid.

Kontrollen med godkendte værksteder, af hvilke der findes knapt 2500 (1975), sker i første række ved uanmeldte besøg på disse. I hvert fald i Oslo foretages der besøg på hvert værksted én gang årligt. Ved kontrollen undersøges det, om værkstedet fortsat opfylder kravene for godkendelse, d.v.s. med hensyn til personalet, lokalerne og udstyret. Desuden påses det, at værkstedet opfylder forpligtelserne om, at reparationerne skal udføres fagligt tilfredsstillende og rationelt, og at antallet af arbejdstimer for hver reparation står på regningen m.m. Den årlige kontrols intensitet afhænger af værkstedets standard.

Kontrollen med kvaliteten af de udførte reparationer opfattes som en væsentlig del af autorisationsordningen. Denne kontrol udføres i praksis navnlig på grundlag af klager fra utilfredse kunder og på grundlag af dårligt udførte reparationer, der opdages ved syn. Biltilsynet henvender sig i sådanne tilfælde til det pågældende værksted, og sagen kan f.eks. resultere i en påtale over for værkstedet eller i pålæg om udbedring af mangler på værkstedet.

Som yderste mulighed kan biltilsynet tilbagekalde en godkendelse. Dette sker, men kun i enkelte tilfælde. I Oslo er der ikke foretaget tilbagekaldelser i de senere år. Det norske vejdirektorat har over for justitsministeriet oplyst, at en tilbagekaldelse som oftest vil være begrundet i, at en teknisk leder holder op, og

at det er vanskeligt at skaffe en ny kvalificeret leder. Tilbagekaldelse vil endvidere kunne ske, fordi lokaler, maskiner, værktøj eller udstyr ikke længere skønnes at være på et acceptabelt niveau. Tilbagekaldelse kan endelig ske, fordi reparationerne ligger på et fagligt lavt niveau, men ifølge vejdirektoratet kan det ikke bekræftes, at der hidtil (oktober 1980) er sket tilbagekaldelse af denne grund.

Det norske vejdirektorat har om dette spørgsmål fremhævet, at autorisationsordningens effektivitet ikke kan måles på antallet af tilbagekaldelser. De uegnede værksteder skilles fra allerede ved godkendelsesproceduren. Der afslås således et stort antal ansøgninger om godkendelse, i størrelsesordenen 100-200 årligt.

Endelig omfatter det praktiske arbejde med autorisationsordningen kontrol i muligt omfang af, at ikke godkendte værksteder ikke udfører reparationer, der omfattes af autorisationsordningen. Biltilsynet får navnlig kendskab til sådanne værksteder på grundlag af dårligt udførte reparationer, der opdages ved syn, og om hvilke det oplyses, at reparationen er udført af et ikke godkendt værksted, samt ved klager fra branchen. I sådanne tilfælde retter biltilsynet henvendelse til det pågældende værksted. Sagen kan resultere i, at værkstedet godkendes, men kan også resultere i politianmeldelse.

I forbindelse med loven af 1973, der i øvrigt blev vedtaget enstemmigt i Stortinget, udvidedes kravet om autorisation til også at omfatte brugtvognsforhandleres reparationer af de køretøjer, som de handler med, og pladearbejde. I forbindelse med lovændringen i 1978 blev det overvejet at søge ordningen yderligere udvidet til bl.a. at omfatte fabrikation af bus- og lastvognskarrosserier. Denne udvidelse skete imidlertid ikke. Ifølge oplysninger fra det norske vejdirektorat skyldtes det, at fabrikationen af de nævnte karrosse-

riarbejder havde fundet sted i en årrække, og at ingen havde kunnet påvise negative sider herved. Ved lovændringen i 1978 besluttede man derimod at frafalde det hidtidige krav om, at et autoriseret værksted hvert år skulle betale et gebyr med henblik på dækning af statens udgifter i forbindelse med autorisationsordningens gennemførelse. Samtlige udgifter betales herefter af staten.

Vejdirektoratet har siden 1976 i større grad end tidligere koncentreret kontrolarbejdet med værkstederne på kvaliteten af reparationsarbejdet i forhold til den rent lovtekniske kontrol med personale, lokaler, maskiner, værktøj og udstyr. Efter direktoratets opfattelse har dette haft en så gunstig virkning på værkstedernes arbejde, at autoriserede værksteder siden 1977 på nærmere vilkår er blevet bemyndiget til over for det offentlige at attestere, at mangler, der er konstateret på køretøjer af biltilsynet, er blevet udbedret af værkstedet. Bemyndigelsen indebærer således, at kontrollen med manglers udbedring ikke længere sker i offentligt regi. Ifølge oplysninger fra direktoratet bliver for øjeblikket (i 1982) gennemsnitlig 50-60% af køretøjer, hvor bilsynet har konstateret mangler, fremstillet på værksteder, der herefter udbedrer manglerne og udfærdiger attestation herfor.

Efterkontrolordningen startede som en prøveordning i Telemark i 1977-78 og blev siden udvidet til flere og flere distrikter, således at den i 1981 var landsdækkende. Ifølge oplysninger fra det norske vejdirektorat har de hidtidige erfaringer fra ordningen - der bygger på frivillighed for såvel publikum som værksteder og myndigheder - været så tilfredsstillende, at det har skabt grundlag for en videreføring af samarbejdet mellem biltilsynet og de autoriserede værksteder. En arbejdsgruppe under vejdirektoratet har i juni 1982 afgivet en foreløbig indstilling, der går ud på, at biltilsynet som hidtil forestår og indkalder køretøjer til periodisk kontrol, men således at køretøjsejeren

får valget mellem at lade et autoriseret værksted udføre kontrollen eller at lade køretøjet fremstille til kontrol hos biltilsynet. Denne ordning, der - til forskel fra den ovennævnte efterkontrolordning - benævnes sikkerhedskontrolordningen - antages af arbejdsgruppen at ville kunne supplere den allerede eksisterende samarbejdsordning vedrørende værkstedernes attestation for mangelsudbedring på en hensigtsmæssig måde. Ordningen med efterkontrol og den nu foreslåede sikkerhedskontrol, udført af private, autoriserede værksteder, anføres i indstillingen bl.a. at ville kunne afhjælpe biltilsynets manglende kontrolkapacitet, således at biltilsynet i højere grad end tilfældet er i dag vil kunne udnytte sine ressourcer på kontrol af de køretøjer, der erfaringsmæssigt repræsenterer den største trafikikkerhedsrisiko.

Arbejdsgruppen gør dog i forbindelse hermed opmærksom på, at den omstændighed, at kontrolvirksomhed i en vis udstrækning overlades til private autoriserede værksteder, samtidig gør det påkrævet at sørge for, at værkstedernes arbejde holdes på den nødvendige kvalitative standard. Biltilsynet forudsættes derfor at udføre det fornødne tilsyn hermed. Arbejdsgruppens foreløbige indstilling om indførelse af en såkaldt sikkerhedskontrol udført hos de autoriserede værksteder afventer endnu en politisk behandling i Stortinget, og en eventuel indførelse af ordningen vil formentlig tidligst kunne træde i kraft i løbet af 1983.

Loven med forskrifter er optrykt som bilag 4 og 5 i betænkningen.

2. Sverige.

Der findes ingen autorisationsordning vedrørende autoreparationsværksteder i Sverige, men man har igennem en længere årrække overvejet indførelse af forskellige kontrolsystemer.

Et udvalg under statens konsumentverk afgav således i 1971 en betænkning om "bilen och konsumenten". Betænkningen indeholder dels en beskrivelse af den øjeblikkelige situation inden for bil/forbru-

gerområdet, dels en række forslag til en fremtidig forbrugerpolitik på bilområdet, herunder først og fremmest forslag med hensyn til forbrugerbeskyttelse ved salg af brugte biler og ved bilreparationer.

I betænkningen omtales forskellige selvsaneringsbestræbelser inden for bilbranchen samt uddannelsessystemet, der bl.a. er karakteriseret ved, at der ikke for øjeblikket findes obligatoriske kvalifikationskrav for mekanikere.

Betænkningen indeholder følgende forslag til foranstaltninger på henholdsvis kortere og længere sigt:

Som foranstaltninger på kortere sigt nævnes følgende:

1. Udfærdigelse af liste med vejledende råd til kunderne, således at misforståelser i bestillingsprocessen undgås.
2. Garantibestemmelser bør være slået synligt op for kunderne, samt være angivet i faktura, der yderligere bør indeholde forskellige oplysninger om arbejdets karakter og omfang.
3. Interviewundersøgelser vedrørende arbejdet på reparationsværksteder samt publicering heraf.
4. Forbrugerne bør ansøres til frivillig kontrol- og konditionssyn af bilerne efter udførte reparationer. Fakturaen bør medbringes, således at man kan få det udførte arbejde vurderet.
5. Reparationsværkstederne bør foranstalte særlig intern kontrol af det udførte arbejde.
6. Yderligere uddannelsesmuligheder for værkstedspersonale.

På længere sigt nævnes foranstaltning i form af en eller anden form for offentlig godkendelse af erhvervsvirksomhed.

Det pointeres imidlertid, at man altid i svensk etableringsret har været tilbageholdende med at opstille vilkår om opfyldelse af kvalifikationskrav, der virker begrænsende på mulighederne for næringsudøvelse, og man har tidligere fra et konkurrenceretligt synspunkt afvist forslag om autorisation af virksomheder inden for motorbranchen.

Udvalget finder, at det fra et konkurrencesynspunkt er væsentligt, at de opstillede krav udformes således, at såvel små som store virksomheder kan drive reparationsvirksomhed, idet det anføres, at kvaliteten på reparationer ikke nødvendigvis er forbundet med værkstedets størrelse. Endvidere skal bilejere fortsat selv kunne reparere deres biler, da et forbud ellers ville medføre betænkelige, praktiske og økonomiske konsekvenser for disse.

Udvalget er opmærksom på, at problemet er at finde frem til et konkurrenceneutralt kontrolsystem.

Udvalget afstår i betænkningen fra at foreslå et egentligt kontrolsystem, idet man først ønsker at høste erfaringer af de på kortere sigt foreslåede foranstaltninger.

En arbejdsgruppe under konsumentverket har herefter i 1977 afgivet en ny betænkning "Konsumentskydd vid bilreparationer", hvori arbejdsgruppen bl.a. anfører, at en egentlig autorisationsordning vil medføre risiko for, at velfungerende, men små værksteder ikke vil kunne opnå autorisation. Arbejdsgruppen anbefaler derfor et mere konkurrenceneutralt system vedrørende kontrol med autoværksteder end en autorisationsordning. På baggrund af arbejdsgruppens forslag er der udarbejdet et forslag til lov om tilsyn med autoværksteder. Lovforslaget, der har været behandlet i den svenske rigsdag i august 1979, indeholder følgende hovedprincipper:

- a) autoværkstederne stilles under en statslig tilsynsmyndighed (tilsyn),
- b) autoværkstederne skal registreres hos en statslig myndighed (registrering),
- c) indehaverne af autoværksteder skal påtage sig et vist garanti-ansvar for udførte reparationsarbejder (garantipligt),
- d) indehaverne af autoværksteder skal tegne ansvarsforsikring samt solvensforsikring, der skal beskytte kunden mod f.eks. konkurs

(forsikringspligt),

e) tilsynsmyndigheden får adgang til at kontrollere reparationsarbejder udført af autoværkstedet

(kontrol),

f) indehaverne af autoværksteder samt personer i ledende stillinger i værkstedet kan - ved konstatering af åbenbare fejl, mangler eller undladelser i forbindelse med værkstedets drift - få forbud mod indtil videre eller for et nærmere fastsat tidsrum at drive autoværksted eller være ansat i ledende stilling i et autoværksted

(næringsforbud),

g) spørgsmål om næringsforbud afgøres af markedsdomstolen på begæring af konsumentombudsmanden.

Omkostningerne ved det foreslåede tilsyn er anslået til ca. 1,5 mio. s.kr. om året (1979). Det foreslås, at værkstederne bærer omkostningerne. Da der findes ca. 10.000 værksteder i Sverige, vil afgiften for hvert værksted således blive ca. 150 s.kr. årligt.

Regeringen har foreløbig stillet lovforslaget i bero på nærmere undersøgelser fra konsumentverket om bl.a. bedømmelsesgrundlaget for reparationers kvalitet.

3. England.

Motorkøretøjer over en vis alder (for tiden 3 år) skal underkastes en sikkerhedsprøve (en såkaldt MOT-prøve) med henblik på at konstatere, om det ud fra færdselssikkerhedsmæssige synspunkter er forsvarligt at lade det pågældende køretøj færdes på vejene.

Sikkerhedsprøverne må kun udføres af autoværksteder, der er godkendt hertil af det engelske transportministerium. For at opnå denne godkendelse kræves, at værkstedet er i besiddelse af et vist minimumsudstyr. Under visse betingelser kan godkendelsen tilbagekaldes, først og fremmest hvis værkstedet begår forsømmelser i for-

bindelse med sikkerhedsprøverne. Der foretages uanmeldte kontrolbesøg på værkstederne og med prøverne.

Det er helt frivilligt, om værksteder ønsker at få meddelt godkendelse til at udføre de nævnte sikkerhedsprøver. Al anden kontrol over værkstederne udøves i øvrigt af organisationerne selv, af hvilke den ledende organisation er "Motor Agents Association", som har visse regler, der skal iagttages af medlemmerne. Foreningen foretager frivillige kontrolundersøgelser af køretøjer, der er blevet repareret af medlemmerne. Såfremt et medlem ikke retter sig efter foreningens regler, kan foreningen - som den alvorligste sanktion - ekskludere det pågældende medlem.

I februar 1976 blev der mellem staten og motororganisationerne tilvejebragt et frivilligt regelsæt for autoværksteder. Reglerne angiver en standard for bl.a. kvaliteten af udført reparationsarbejde, og der er således ikke tale om egentlige krav fra det offentliges side. Overholdes standardbestemmelserne ikke af et værksted, der er medlem af en motororganisation, kan der eventuelt blive tale om sanktioner fra organisationernes side. Andre værksteder er ikke bundet af regelsættet.

4. Tyskland.

Alle registreringspligtige motorkøretøjer er ifølge den tyske færdselslov ("Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung") undergivet regler om periodisk syn. Udførelsen af de periodiske syn samt udbedring af eventuelle mangler ved køretøjerne, der konstateres i forbindelse hermed, kan i et vist nærmere fastsat omfang ske ved bl.a. særligt godkendte autoværksteder.

De tvungne periodiske syn af motorkøretøjer er delt op i en hovedundersøgelse, en mellemundersøgelse, der kun omfatter de i færd-

selssikkerhedsmæssig henseende vigtigste dele, og en særlig bremseundersøgelse, der skal udføres senest 3 måneder inden hovedundersøgelsen.

Omfanget af de periodiske syn for f.eks. busser, last- og påhængsvogne samt personvogne og motorcykler kan oversigtsmæssigt angives således:

<u>Køretøjskategori</u>	<u>Antal måneder mellem hver undersøgelse</u>		
	<u>Hovedunder-</u> <u>søgelse</u>	<u>Mellemunder-</u> <u>søgelse</u>	<u>Bremseunder-</u> <u>søgelse</u>
Busser	12	3	12
Last- og påhængsvogne med tilladt totalvægt over 9 ton	12	6	12
Last- og påhængsvogne med tilladt totalvægt under 6 ton	12	-	-
Personvogne og motorcykler	24	-	-

Kontrollen med de periodiske syn sker ved, at der på køretøjets bageste nummerplade - eller på en særlig plade - anbringes en mærkat, der viser, hvornår køretøjet næste gang skal til syn.

Udførelsen af de periodiske syn - herunder udbedring af eventuelle fejl og mangler - sker hos statslige organer (særligt sagkyndige), men kan tillige efter særlig godkendelse (autorisation) ske hos køretøjsejeren i dennes erhvervsvirksomhed samt hos autoværksteder. Autoværksteder kan dog ikke autoriseres til at foretage egentlige hovedundersøgelser. For køretøjer, der kun skal til hovedundersøgelse (f.eks. personvogne, motorcykler og lastvogne under 6 ton), gælder, at fristen for førstegangs hovedundersøgelsen kan fordobles, såfremt køretøjet mindst hvert halve år (for personvogne, motorcykler samt last- og påhængsvogne under 2,8 ton dog årlig) hos et autoriseret autoværksted underkastes en undersøgelse, der mindst svarer til en mellemundersøgelse, og hvor eventuelle fejl og mangler ved køretøjet samtidig bliver udbedret. Køretøjet vil på den nævnte måde kunne blive underkastet 3 mellemundersøgelser hos et autoriseret autoværksted, før den første egentlige hovedundersøgelse vil finde sted hos de

statslige organer. Udførelsen af yderligere hovedundersøgelser af køretøjet vil herefter alene kunne ske hos de statslige organer eller hos køretøjsejeren i dennes erhvervsvirksomhed (og kun såfremt sidstnævnte er autoriseret hertil).

Autorisation til udførelse af syn samt reparation af køretøjer meddeles kun såfremt ansøgeren kan dokumentere, at han er i besiddelse af fornøden fagkundskab, og at han råder over fornødne fagfolk, værkstedsfaciliteter samt udstyr. Autorisationen kan begrænses til f.eks. bestemte køretøjer samt i øvrigt gøres betinget. Under visse betingelser kan autorisationen tilbagekaldes, først og fremmest hvis værkstedet begår forsømmelser i forbindelse med synene, men f.eks. til lige hvis brugen af autorisationen ikke har været udnyttet i 6 måneder, eller hvis væsentlige forudsætninger i øvrigt måtte være bristet.

KAPITEL III.

En eventuel autorisationsordnings nærmere indhold.

Som det fremgår af kapitel VII, er der ikke i udvalget enighed om, hvorvidt der bør indføres en autorisationsordning for autoværksteder.

Det har imidlertid under alle omstændigheder været nødvendigt for udvalget at beskæftige sig med spørgsmålet om, hvad en autorisationsordning i givet fald skulle gå ud på, således at det ligger nogenlunde klart, hvad det er, som udvalgets medlemmer har taget stilling til.

Udgangspunktet har for udvalget været Dansk Metals og Motorbranchens Arbejdsgiverforenings skitse af december 1969, der er aftrykt som bilag 1.

Justitsministeriet har endvidere til brug for udvalget nedsat en arbejdsgruppe med den opgave at udarbejde en skitse til, hvad en autorisationsordning i givet fald skulle gå ud på.

Arbejdsgruppen, der bestod af repræsentanter for justitsministeriet, bilinspektionen, Dansk Metal, Motorbranchens Arbejdsgiverforening, Danmarks Automobilforhandler Forening, Automobilforsikringsselskabernes Fællesråd og Forenede Danske Motorejere, afgav en rapport af 22. november 1978. Rapporten er aftrykt som bilag 3.

Arbejdsgruppen har i rapporten fremhævet, at den har opfattet sig mandat således, at den alene har skullet tage stilling til de tekniske enkeltheder ved en eventuel autorisationsordning under den hypotetiske forudsætning, at der skal indføres en sådan, således at medlemmernes deltagelse i arbejdsgruppen ikke kan tages som udtryk for en stillingtagen til spørgsmålet om, hvorvidt der skal indføres en autorisationsordning.

Der henvises nærmere til rapporten, der indeholder en fremstilling i hovedtræk af de regler, der må indeholdes i en autorisationsordning om omfanget af de arbejder, der skal være omfattet, undtagelser herfra, autorisationstyper, uddannelseskraav, krav til teknisk udstyr, administration og sanktioner. Rapporten indeholder desuden en vurdering af, om de teknologiske institutters kontrolordninger kunne træde i stedet for en autorisationsordning.

Udarbejdelsen af de nødvendige detailregler om en autorisationsordning vil forudsætte et meget betydeligt merarbejde, som arbejdsgruppen ikke har fundet det nødvendigt at gå ind i. Som eksempel på, hvordan sådanne detailregler kan tænkes at se ud, kan henvises til Dansk Metals og Motorbranchens Arbejdsgiverforenings skitse.

Som det fremgår af arbejdsgruppens rapport, har der ikke i gruppen været enighed om alle de spørgsmål, som den har beskæftiget sig med. Således har der været forskellige opfattelser i arbejdsgruppen med hensyn til, hvilke reparationsarbejder, der også under en autorisationsordning skulle kunne udføres uden for autoriserede værksteder, ligesom der har været uenighed om, hvorvidt en autorisationsordning bør forudsætte videregående uddannelseskraav for mekanikere end de uddannelseskraav, der gælder nu.

Udvalget har ikke fundet det nødvendigt at gå nærmere ind i spørgsmålet om, hvorledes en eventuel autorisationsordning skal udformes i detaljer. Det ligger under alle omstændigheder klart - på grundlag af arbejdsgruppens rapport og Dansk Metals og Motorbranchens Arbejdsgiverforenings skitse - hvorledes en autorisationsordning skulle udformes i hovedtræk. Der foreligger på dette punkt et tilstrækkeligt grundlag for afgørelsen af, om der i det hele taget skal indføres en autorisationsordning. Detailreglerne om en sådan må i givet fald udformes af justitsministeriet efter forhandling med de organisationer m.fl., der er repræsenteret i udvalget.

Som det fremgår af arbejdsgruppens rapport, har gruppen ikke ment at kunne tage stilling til spørgsmålet om, hvorvidt fagligt uforsvarligt arbejde bør kunne straffes. Gruppen har derimod, jfr. bilag 3, givet en beskrivelse af begrebet "fagligt uforsvarligt arbejde".

Udvalget har i betænkningens kapitel IV givet en fremstilling af forskellige spørgsmål af strafferetlig karakter, herunder af spørgsmålet om strafansvar for fagligt uforsvarligt arbejde.

KAPITEL IV.

Strafansvar.

I. Nødvendige strafferegler i en autorisationsordning.

Som det fremgår af kapitel VII, går kun en del af udvalgets medlemmer ind for, at der indføres en autorisationsordning.

Bemærkningerne i afsnit II og III om nødvendige strafferegler i en autorisationsordning skal alene opfattes ud fra den hypotetiske forudsætning, at der måtte være truffet bestemmelse om indførelse af en autorisationsordning.

1) Kernen i en autorisationsordning vil være, at værksteder og personer, der ikke har autorisation, ikke må udføre arbejder, der er omfattet af autorisationsordningen. Der ses her bort fra den særlige problematik vedrørende reparation af egne biler.

Denne regel kan kun ventes overholdt, hvis det gøres strafbart at overtræde den. Det er altså nødvendigt at indføre en strafferegulering, hvorefter ikke-autoriserede personers og værksteders udførelse af autorisationspligtigt arbejde er strafbart.

På tilsvarende måde må det gøres strafbart, at autoriserede værksteder udfører arbejder, der ikke er omfattet af værkstedets autorisation, f.eks. hvis et værksted, der kun har autorisation til arbejde på personbiler, alligevel udfører arbejde på lastbiler etc.

Overtrædelse af de omtalte regler kaldes i det følgende "ulovlige reparationer".

Straffereglerne bør formentlig gå ud på, at ulovlige reparationer straffes med bøde.

2) Hvis den ulovlige reparation er foretaget af en enkeltperson på egne vegne og ikke af et værksted, må strafansvaret forudsætte, at de almindelige strafbarhedsbetingelser er opfyldt. Der skal således foreligge forsæt eller uagtsomhed. Bødeniveauet bør svare

til det almindelige bødeniveau for overtrædelser af færdselslovgivningen, dog under forudsætning af, at reparationen ikke er udført erhvervsmæssigt.

3) Hvis den ulovlige reparation er udført af et værksted, opstår der særlige spørgsmål. Det må nemlig særskilt overvejes, om og under hvilke betingelser strafansvaret skal pålægges a) indehaveren b) mekanikeren c) værkføreren.

a) Værkstedsindehaveren. Den ulovlige reparation vil normalt blive udført i hans interesse. For at straffereglen skal have tilstrækkelig effekt, vil det være nødvendigt, at den kommer til at omfatte ham. Det må være uden betydning, om indehaveren i det enkelte tilfælde kan "gøre for", at der er blevet udført en ulovlig reparation af hans mekanikere. Han bør således kunne straffes, selv om den sædvanlige strafbarhedsbetingelse om tilregnelser, d.v.s. forsæt eller uagtsomhed, ikke er opfyldt, og selv om han intet har haft med den pågældende reparation at gøre. Tilsvarende regler om objektivet strafansvar for en virksomheds indehaver kendes fra andre områder.

Bøderne for værkstedsindehaverne bør være så høje, at det ikke vil kunne betale sig for dem, at deres værksted udfører ulovlige reparationer. Der bør i lovforslaget medtages bemærkning herom, således at det sikres, at anklagemyndighed og domstole lægger bødeniveauet tilstrækkeligt højt.

b) Mekanikeren. Selv om der pålægges værkstedsindehaveren et objektivet strafansvar som nævnt foran, bør efter opfattelsen hos udvalgets flertal den mekaniker, der har udført den ulovlige reparation, også kunne straffes. Hensynet til at modvirke, at der foretages ulovlige reparationer, taler ganske vist ikke særligt herfor. Det er det objektive strafansvar for værkstedets indehaver, der skal holde antallet af ulovlige reparationer nede. På den anden måde ville det virke stødende og uretfærdigt, hvis mekanikeren, der måske er den

egentlige "skyldige", gik fri for straf, medens værkstedsindehaveren, der måske er "sagesløs", blev straffet. En autorisationsordning bør derfor indeholde regler om strafansvar også for den mekaniker på et værksted, der har udført en ulovlig reparation.

På den anden side er der ingen grund til at lægge bødeniveauet for mekanikerne højere end det almindelige bødeniveau vedrørende overtrædelse af færdselslovgivningen. Hvis mekanikernes udførelse af den ulovlige reparation skyldes en ordre fra en foresat, eller at han på anden måde har følt sig i en presset situation i forhold til sine foresatte, vil der kunne tages hensyn til det ved strafudmålingen, f.eks. ved, at sagen blot sluttet ved en advarsel.

Et mindretal (Egon Bøjden og Jørgen Madsen) mener, at der ikke bør kunne pålægges mekanikere strafansvar.

Mindretallet henviser særligt til Hovedaftalen mellem Dansk Arbejdsgiverforening og Landsorganisationen, der fastslår arbejdsgiverens ret til at lede og fordele arbejdet.

I praksis er det således, at mekanikerne modtager specificerede ordrer på det arbejde, der skal udføres, og ikke selv kan bestemme reparationens omfang.

Mindretallet er derfor af den opfattelse, at det må være værkstedsledelsen / værkføreren / kundemottageren, der skal have ansvaret for, at det arbejde, der modtages bestilling på, er i overensstemmelse med værkstedets autorisation.

Såfremt en mekaniker udfører en groft uforsvarlig reparation, kan dette i sig selv medføre, at han bliver afskediget fra virksomheden. Det i sig selv kan medføre store økonomiske problemer for mekanikeren, da han i sådanne forhold - i henhold til arbejdsløshedsloven - kan påføre sig en karantæne på 5 uger, hvor han ikke er berettiget til understøttelse.

c) Værkføreren. Spørgsmålet er, om værkføreren skal kunne straffes, hvis en mekaniker på det værksted, som han er leder af, har udført en ulovlig reparation. Der kan næppe blive tale om et objektivi

svar, som det, der bør indføres for virksomhedens indehaver. Der er næppe grund til at tro, at værkføreren normalt vil have nogen væsentlig økonomisk interesse i, at værkstedet udfører ulovlige reparationer. Værkføreren må imidlertid som leder af værkstedet have pligt til at holde sig underrettet om, hvad der foregår på det og føre tilsyn med det arbejde, der udføres. Mange ulovlige reparationer vil i praksis blive udført med værkførerens vidende eller efter hans direkte ordre. I andre tilfælde vil der være tale om, at værkføreren, hvis han havde opfyldt sin tilsynspligt, havde opdaget, at mekanikeren var i færd med at udføre en ulovlig reparation, således at han kunne have standset den. I nogle tilfælde skyldes ulovlige reparationer på et værksted måske, at værkføreren ikke i tilstrækkelig grad har indskærpet over for mekanikerne, at de ikke må udføre ulovlige reparationer, og heller ikke har indskærpet over for dem, hvor grænsen går mellem de arbejder, som de må udføre, og de reparationer, der er ulovlige.

Mange eller måske så godt som alle ulovlige reparationer, der udføres af mekanikerne på et værksted, der har en værkfører, vil således blive udført som følge af, at værkføreren har medvirket til reparationens udførelse eller forsømt at opfylde sin tilsyns- og instruktionspligt. Værkføreren bør kunne straffes herfor. En autorisationsordning må altså indeholde en strafferegel herom.

Under en autorisationsordning vil så godt som alle værksteder være autoriserede. Det strafansvar for indehavere, mekanikere og værkførere, der er omtalt i det foregående, vil derfor i hvert fald efterhånden i praksis komme til at angå et autoriseret værksteds udførelse af reparationer, der ikke er omfattet af værkstedets autorisation. Den person, der foran er benævnt "værkføreren" vil i mange tilfælde være den leder af det autoriserede værksted, som det vil skulle have, se herom nærmere bilag 3. For store værksteder, der har flere værkførere eller arbejdsledere med andre benævnelser, bør

det foran omtalte strafansvar for "værkførere" omfatte såvel værkstedets leder som de enkelte værkførere eller arbejdsledere.

Bødeniveauet for værkførerne bør lægges i overensstemmelse med bødeniveauet for mekanikerne, eller eventuelt lidt højere.

II. Andre naturlige strafferegler i en autorisationsordning.

En autorisationsordning vil skulle indeholde en række regler om, at de autoriserede værksteder skal have et vist udstyr, at deres personale skal have en vis uddannelse, at værkstederne skal have en godkendt leder etc. Der henvises nærmere til bilag 3.

Overtrædelser af sådanne regler vil i sidste instans kunne medføre, at værkstedets autorisation tilbagekaldes. Dette skridt er imidlertid meget vidtgående, også selv om tilbagekaldelsen af autorisationen kun sker for et bestemt tidsrum. De myndigheder, der administrerer autorisationsordningen, vil utvivlsomt vige tilbage fra at tilbagekalde autorisationen, så længe som det findes absolut forsvarligt. Der vil i praksis skulle gentagne og/eller grove overtrædelser til, før autorisationen tilbagekaldes. Det vil således i praksis kunne forekomme, at et værksted i længere tid ikke opfylder kravene til personale og udstyr etc., men at dets autorisation stadig er i kraft alligevel.

For at modvirke sådanne tilstande vil det være hensigtsmæssigt, at overtrædelse af de omtalte regler gøres strafbar. Det bør altså være strafbart, hvis et autoriseret værksted ikke opfylder autorisationsordningens krav til personale, udstyr etc.

Straffen bør være bøde. Strafansvaret bør pålægges værkstedets indehaver. De almindelige strafansvarsbetingelser om tilregnelser, d.v.s. forsæt eller uagtsomhed, bør være opfyldt. Der er ingen grund til at indføre et objektivi ansvar på dette punkt. Også værkføreren bør kunne straffes, hvis overtrædelsen helt eller delvis skyldes ham. Straf for mekanikere kan der næppe blive tale om.

I forbindelse med straf for de omtalte overtrædelser, vil der kunne pålægges tvangsbøder i medfør af retsplejelovens § 997, stk. 3, d.v.s. løbende bøder, der pålægges, indtil forholdet er bragt i orden.

III. Strafansvar for fagligt uforsvarligt arbejde.

A. Spørgsmålet om hvorvidt der bør indføres strafansvar for fagligt uforsvarligt arbejde, er rejst af det daværende fællesudvalg for FDM og KDAK i skrivelse af 10. maj 1973. Fællesudvalget har foreslået, at der indføres strafansvar for den reparatør, der udviser fejl eller forsømmelser i forbindelse med udførelse af reparationsarbejder m.v. på motorkøretøjer eller disses enkelte dele, for så vidt fejlen eller forsømmelsen har til følge, at køretøjet ikke er i lovlig stand.

Forslaget er begrundet med, at FDM's prøvestationer ved talrige undersøgelser af motorkøretøjer har konstateret mangler ved disse på grund af slødede eller ufagmæssige reparations- eller klargøringsarbejder. Fællesudvalget har sammenholdt dette forhold med det almindelige strafansvar for køretøjernes ejere og brugere vedrørende køretøjernes lovlige stand. Fællesudvalget har henvist til, at den helt overvejende del af ejere og brugere er - for at kunne leve op til dette ansvar - henvist til at lade eftersyn og reparationer foretage hos en reparatør. Efter fællesudvalgets opfattelse er det rimeligt og naturligt, at reparatørerne derfor også kan drages ind under færdselslovens ansvarsregler. Ved en rimelig påtalebegrænsning til sager, hvor ansvaret ligger klart, vil man efter fællesudvalgets opfattelse formentlig kunne begrænse de vanskeligheder og den arbejdsbyrde, en sådan udvidelse af færdselslovgivningens ansvarsregler vil indebære for politi og domstole.

Justitsministeriet har henvist fællesudvalgets forslag til behandling i udvalget.

Fællesudvalgets skrivelse af 10. maj 1973 med bilag, der er kort refereret i det foregående, er i sin helhed gengivet som bilag 2.

Udvalget har drøftet spørgsmålet med repræsentanter for justitsministeriets lovfdeling. De synspunkter, der gengives i det følgende, står imidlertid for udvalgets egen regning.

B. Generelle synspunkter.

Udvalget er som udgangspunkt enig med fællesudvalget i, at et strafansvar som foreslået er rimeligt og naturligt. Som anført af fællesudvalget er det ejeren eller brugeren, der har ansvar for køretøjets lovlige stand, se færdselslovens § 67, stk. 2, og § 118, stk. 1, nr. 1. Der forekommer utvivlsomt tilfælde, hvor der pålægges en ejer eller bruger straf for fejl ved et køretøj, selv om den egentlige "synder" i virkeligheden er den mekaniker, der netop har haft køretøjet til eftersyn eller reparation. Hvis f.eks. en bremsefejl ikke opdages eller udbedres ved et serviceeftersyn med den følge, at køretøjets bremses ikke er lovlige, og køretøjet kort efter standses i et § 77-eftersyn, hvor fejlen opdages, er det i givet fald ejeren eller brugeren, der får en bøde, selv om han i og for sig - alt efter omstændighederne - har kunnet gå ud fra, at køretøjet var i orden, da det blev udleveret fra værkstedet. Forhold af denne art vil, i visse tilfælde nok med rette, blive oplevet som uretfærdige af den køretøjsejer, som det går ud over.

Der forekommer imidlertid også tilfælde, hvor det må føles rimeligt, at reparatøren skal kunne straffes, selv om der ikke pålægges ejeren eller brugeren straf. Grove tilfælde af fejl eller forsemmelser ved reparationer af bremses og styretøj o.lign. med deraf følgende risiko for, at køretøjet impliceres i en færdselsulykke, vidner om en sådan hensynsløshed hos reparatøren over for andres liv og lemmer, at det i sig selv må føles rimeligt, at der kan pålægges ham strafansvar.

Man må i det hele kunne gå ud fra, at et strafansvar for autoreparatører vil medvirke til at bringe køretøjsparken i bedre stand og dermed forbedre færdselssikkerheden.

Indførelsen af strafansvar for autoreparatører vil imidlertid være behæftet med en række problemer, som gennemgås nedenfor.

Det er i det følgende i overensstemmelse med fællesudvalgets forslag forudsat, at et eventuelt strafansvar kun kommer til at omfatte fejl og forsømmelser, der har bevirket, at køretøjet ikke er i lovlig stand.

C. Begrebet fejl og forsømmelser.

Det må som anført af fællesudvalget være en forudsætning for et strafansvar, at vedkommende reparatør har udvist fejl eller forsømmelse. Det er af mindre betydning i denne sammenhæng, om straffereglen skal udformes således, som det kendes fra strafferegler inden for andre områder, at fejlen eller forsømmelsen skal være "grov" eller "gentagen".

Problemet er, hvornår der må siges at foreligge fejl og forsømmelse, og hvem der skal afgøre det.

Et tilsvarende problem kendes inden for andre områder. Strafansvar for fejl og forsømmelser kendes f.eks. for advokater, tolke, læger, VVS-installatører, el-installatører.

De erhverv, for hvilke der nu findes strafansvar for fejl eller forsømmelse, er undergivet en omfattende offentlig regulering. Udøvelsen af erhvervet forudsætter offentlig beskikkelse eller autorisation, der kan tilbagekaldes, hvis beskikkelsen ikke udøves på forsvarlig måde, og beskikkelsen eller autorisationen medfører særlige pligter. En særlig uddannelse er en forudsætning for meddelelse af beskikkelse eller autorisation. Nogle af de pågældende fagområder er indgående reguleret af regler, der angiver hvilke pligter,

der påhviler fagets udøvere ved udførelsen af hvervet, og som derfor også angiver en standard for, hvilke handlinger eller undladelser, der har karakter af fejl eller forsømmelser. F.eks. kan nævnes stærkstrømsreglementet for el-installatører.

Man kunne derfor umiddelbart synes, at et strafansvar for fejl og forsømmelser for autoreparatører måtte forudsætte en tilsvarende offentlig regulering, d.v.s. en autorisationsordning, således at strafansvar for autoreparatørers fejl og forsømmelser måtte have som forudsætning, at der indføres en autorisationsordning.

Den eneste egentlige forbindelse mellem en offentlig regulering og et strafansvar som omhandlet er efter udvalgets opfattelse imidlertid blot, at en offentlig regulering vil kunne lette bedømmelsen af, hvornår der er begået fejl og forsømmelse, under forudsætning af, at den offentlige reguleringsordning indeholder regler, der regulerer, hvorledes hvervet skal udøves, såsom stærkstrømsreglementet, gasreglementet m.m.

Flere af de omtalte offentlige reguleringer indeholder imidlertid ikke eller i hvert fald kun delvis sådanne regler. F.eks. kan nævnes advokathvervet og lægehvervet. Der findes ikke et "advokatreglement" eller et "lægereglement", der i detaljer foreskriver, hvordan en advokat eller læge skal udøve sit hverv. En autorisationsordning for autoreparatører vil heller ikke komme til at indeholde sådanne regler. Et "reglement for autoreparationer" vil ikke kunne udfærdiges. Hertil er der for stor forskel mellem de enkelte køretøjer og for kraftig udvikling indenfor området.

Desuden må henvises til, at selv inden for de områder, hvor der findes et "reglement" eller lignende regler, må det altid konkret vurderes, om der foreligger fejl eller forsømmelser. Det er ikke nok blot at slå op i reglementet og se efter, om en regel i dette er overtrådt. Situationerne i praksis er for mangfoldige, og der

vil altid bestå og udvikle sig almindelige faglige opfattelser af, hvornår reglementet skal efterkommes bogstaveligt, og hvornår det kan tages lettere. Der kan også på den anden side udvikle sig almindelige faglige opfattelser gående ud på, at der i visse situationer skal tages strengere forholdsregler end foreskrevet i reglementet. Der vil således kunne tænkes situationer, hvor der efter almindelig faglig opfattelse er handlet uforsvarligt, selv om reglementets bogstav måske ikke er overtrådt.

Sammenfattende må det efter udvalgets opfattelse siges, at under hensyn til, at ikke alle de omtalte områder med offentlig regulering har konkrete forskrifter for, hvordan hvervet skal udføres, at en autorisationsordning for autoreparatører ikke vil komme til at indeholde sådanne forskrifter, og at bedømmelsen af, om der er begået fejl eller forsømmelse under alle omstændigheder må indeholde et væsentligt skønsmæssigt element, finder udvalget ikke, at der er tilstrækkelig grund til at gøre et eventuelt strafansvar for autoreparatørers fejl eller forsømmelse betinget af, at der indføres en autorisationsordning.

Udvalgsmedlemmerne Børge Agerskov, Jørgen Heisel, Ole Hjort og Richard Martensen fremhæver i denne sammenhæng, at disse udvalgsmedlemmer som nævnt i kapitel VII ikke kan gå ind for en autorisationsordning. Som nævnt i kapitel VII finder disse udvalgsmedlemmer, at der i stedet for en autorisationsordning bør indføres periodisk syn af alle køretøjer kombineret med et strafansvar for fagligt uforsvarligt arbejde.

Bedømmelsen af, om der foreligger fejl eller forsømmelse i det enkelte tilfælde, må i givet fald udøves efter et skøn. Kompetente til at foretage et sådant skøn er dygtige mekanikere og teknikere med tilknytning til autoreparationsområdet, f.eks. bilinspektionernes ingeniører.

I skønnet indgår den til enhver tid gældende almindelige faglige opfattelse af, hvad der er forsvarligt arbejde, om arbejdet er udført i overensstemmelse med uddannelsesinstitutionernes prøvepensum, og i et vist omfang, om arbejdet er udført i overensstemmelse med forskrifterne fra den fabrik, der har fremstillet det pågældende køretøj. Skønnet er normalt ikke vanskeligt at udøve i det konkrete tilfælde i praksis.

Der henvises nærmere til rapporten fra den arbejdsgruppe, der har udarbejdet en skitse til en autorisationsordning, se bilag 3.

Hvis der indføres et strafansvar for autoreparatører, vil de myndigheder, der i sidste instans skal tage stilling til, om en autoreparatør har udvist fejl eller forsømmelse, være domstolene. Domstolene må naturligvis bistås af den fornødne sagkundskab ved udøvelsen af det foran nævnte skøn. Man kunne f.eks. tænke sig, at der blev oprettet et centralt nævn med repræsentanter for bilinspektionen, mekanikerne og branchen til at afgive vejledende udtalelser i den enkelte sag, om hvorvidt der foreligger fejl eller forsømmelser. Hvis der indføres en autorisationsordning, vil det være nærliggende at henlægge arbejdet med at afgive vejledende udtalelser til brug for domstolene til det nævn, der vil skulle træffe bestemmelse om tilbagekaldelse af autorisationer.

Man kunne tænke sig rejst den indvending, at et system som nævnt foran ikke ville frembyde tilstrækkelig retssikkerhed for autoreparatørerne. Synspunktet skulle i så fald være, at når det alene afgøres efter et skøn, om arbejdet er udført uforsvarligt, og om reparatøren derfor skal straffes, kan den enkelte reparatør ikke på forhånd være sikker på, om det, han foretager sig, er strafbart eller ej.

Udvalget kan imidlertid ikke tiltræde et sådant synspunkt. Det forudsættes, at strafansvar for fejl eller forsømmelse kun pålægges,

hvor det er klart, at der efter almindelig faglig opfattelse foreligger en sådan. Desuden må henvises til, at et system som nævnt foran svarer til det, der gælder inden for f.eks. lægeområdet. Straf for en læges fejl eller forsømmelse pålægges af domstolene på grundlag af en vejledende udtalelse fra et centralt sagkyndigt organ, Retslægerådet. Noget tilsvarende gælder inden for advokatområdet, endda således, at det er det sagkyndige organ selv, d.v.s. Advokatnævnet, der pålægger straffen. Såvel Retslægerådets som Advokatnævnets vurdering af, om der foreligger fejl eller forsømmelse, udøves i væsentlig grad efter et skøn.

Udvalget er ikke bekendt med, at der skulle have været rejst kritik af det pågældende system inden for lægeområdet og advokatområdet med den begrundelse, at systemet ikke skulle frembyde tilstrækkelig retssikkerhed for lægerne og advokaterne. Der ses ingen grund til at antage, at et system, der tilsyneladende fungerer retssikkerhedsmæssigt forsvarligt inden for læge- og advokatområdet, ikke også skulle kunne fungere retssikkerhedsmæssigt forsvarligt inden for autoreparationsområdet.

Der kan yderligere henvises til, at der i de - få - fagretlige sager, der er ført inden for autoområdet med baggrund i uforsvarligt udførte reparationsarbejder, har man støttet sig på en faglig vurdering af det udførte arbejde, og der har som regel været enighed mellem parterne om en afgørelse, der er truffet på grundlag af en sådan vurdering.

Som konklusion vedrørende begrebet fejl og forsømmelser kan udvalget herefter anføre, at afgørelsen af, om der foreligger fejl eller forsømmelse, er skønsmæssig, at skønnet kan udøves uden vanskelighed af kompetente, og at der ikke er retssikkerhedsmæssige betænkeligheder herved.

D. Bevisproblemer m.m.

En regel om strafansvar for fagligt uforsvarligt arbejde må på visse punkter afgrænses som følge af reparationsaftalernes privatretnlige karakter.

Der sigtes herved til en række spørgsmål, der rejser sig som følge af, at alle reparationer udføres på grundlag af en eller anden form for bestilling fra kunden, d.v.s. på grundlag af en mere eller mindre udtrykkelig aftale om, hvad værkstedet skal udføre.

Der vil efter udvalgets opfattelse som rettesnor for løsnin-gen af disse spørgsmål kunne opstilles følgende tre regler:

- 1) Et værksted har aldrig pligt til at udføre mere, end hvad der er bestilt.
- 2) Et værksted har normalt ret til at udføre det, der er bestilt.
- 3) Et værksted skal efter omstændighederne gøre kunden opmærksom på mangler, som det ikke er bestilt til at afhjælpe.

De tre regler gennemgås nærmere i det følgende.

Ad 1) Et værksted har aldrig pligt til at udføre mere, end hvad der er bestilt.

Denne regel er en selvfølge under hensyn til, at værkstedernes arbejde bygger på aftale med kunderne. Et værksted kan ikke over for kunden forlange betaling for mere end det arbejde, der er bestilt, hvorfor værkstederne under ingen omstændigheder kan pålægges pligt til at udføre mere end det. Dette vil fortsat være tilfældet, også under en autorisationsordning.

Et strafansvar for fagligt uforsvarligt arbejde må således afgrænses derhen, at det kun vil kunne angå faglig, uforsvarlig udførelse af det bestilte arbejde.

Hvis et værksted er bestilt til at udskifte bremseklodser, vil det være dette og kun dette arbejde, der skal udføres fagligt forsvarligt, uanset om vognen i virkeligheden også burde have udskiftet f.eks. bremsecylindrene eller bremseskiverne. Det samme gælder,

hvis værkstedet er bestilt til at justere lygterne. Det vil i så fald kun være lygtejusteringen, der skal udføres fagligt forsvarligt, selv om parabolerne i virkeligheden burde udskiftes som ulovlige, etc. etc.

Hvis værkstedet på den anden side er bestilt til at "ordne bremserne", må det have pligt til at gå hele bremsesystemet igennem og udskifte alle defekte dele på fagligt forsvarlig måde.

Det, der skal udføres fagligt forsvarligt, er altså det arbejde, der er bestilt, men hele dette arbejde skal til gengæld udføres fagligt forsvarligt.

Spørgsmålet om, hvad der er bestilt, afhænger af aftalen mellem værkstedet og kunden i det enkelte tilfælde.

Reparationsaftaler indgås ofte mundtligt, og det kan derfor ofte volde vanskeligheder at afgøre, hvad der er bestilt i det enkelte tilfælde. Denne problematik er almindeligt kendt i den civile retspleje i sager om tvistigheder mellem autoreparatører og kunder. Det samme gælder spørgsmålet om, hvorvidt der er aftalt en bestemt pris på forhånd. De to spørgsmål har i øvrigt en vis sammenhæng, idet det typisk vil være en forudsætning hos kunden, at den reparation, som han har bedt værkstedet om at udføre, ikke vil koste mere end et eller andet passende beløb.

Hvis der i en civil sag ikke kan opnås klarhed om sådanne spørgsmål, vil sagen blive afgjort efter bevisbyrderegler. De bevisbyrderegler, der er udviklet i retspraksis med hensyn til de nævnte spørgsmål, og som formentlig er almindeligt kendt inden for værkstedsbranchen, kan kort siges at gå ud på, at værkstedet har bevisbyrden for, at den udførte reparation er bestilt, medens kunden har bevisbyrden for, at der er aftalt en bestemt pris, eller at prisen er for høj.

Under en regel om strafansvar for fagligt uforsvarligt arbejde vil der i straffesager mod værksteder i mange tilfælde utvivlsomt fremkomme den indsigelse fra værkstedets side, at man kun var bestilt til at udføre det, man udførte. Hvis tiltalen f.eks. går ud på, at et værksted, der har udført en bremsereparation, burde have udskiftet en utæt bremsecylinder, vil værkstedets indsigelse f.eks. kunne gå ud på, at det kun var bestilt til at udskifte bremseklokkerne.

Hvis der under straffesagen ikke kan opnås klarhed over, hvad der var bestilt, vil sagen ligesom de foran nævnte civile sager blive afgjort efter en bevisbyrderregel.

Denne bevisbyrderregel må skulle være den almindelige bevisbyrderregel i strafferetten, der går ud på, at anklagemyndigheden har bevisbyrden.

Bevisbyrdeproblematikken med hensyn til, hvad der er bestilt, vil således i straffesager om fagligt uforsvarligt arbejde blive den modsatte af den tilsvarende problematik i civile sager om kundens betaling.

Der er grund til at fremhæve dette. Mange værksteder har indstillet sig på, at det er dem, der har bevisbyrden med hensyn til hvad der er bestilt, og frygter måske derfor et strafansvar for fagligt uforsvarligt arbejde, idet man forestiller sig, at man ikke vil kunne bevise, at der kun var bestilt det udførte arbejde.

Denne frygt er ubegrundet. I en straffesag om straf for fagligt uforsvarligt arbejde vil værkstedet som følge af det anførte ikke have bevisbyrden for, hvad der er bestilt. Bevisbyrden vil derimod som nævnt være hos anklagemyndigheden, og det må påregnes, at det typisk ikke vil være tilstrækkeligt for anklagemyndigheden blot at føre kunden som vidne.

At bevisbyrden kommer til at påhvile anklagemyndigheden, vil medføre, at den i mange tilfælde ikke vil kunne bevise, hvor meget kunden har bestilt, således at et antal sager, i hvilke der reelt er udført fagligt uforsvarligt arbejde, vil falde ud til frifindelse, eller vil ende med, at tiltale opgives.

Man kunne overveje, om en regel om strafansvar for fagligt uforsvarligt arbejde derfor burde kombineres med fastsættelsen af en pligt for værkstederne til f.eks. at indgå skriftlige reparationsaftaler på særlige blanketter, således at der altid ville være klarhed over, hvad der er bestilt.

Udvalget finder imidlertid ikke, at der vil være tilstrækkelig grund hertil. En pligt for værkstederne som omtalt ville være besværlig og administrationskrævende for dem og kunne ikke altid ventes overholdt. Desuden ville disse ulemper ikke i tilstrækkeligt omfang blive opvejet af fordelene. Der ville ganske vist blive opnået bevisklarhed i et antal straffesager, hvor dette ellers ikke ville være blevet opnået, men værdien heraf ville ikke stå i rimeligt forhold til besværet for værkstederne. Tanken med et strafansvar for fagligt uforsvarligt arbejde er først og fremmest at ramme de meget grove tilfælde, hvor beviserne formentlig alligevel vil ligge nogenlunde klart, og det vil derfor for så vidt ikke gøre så meget, at et antal sager ikke vil kunne gennemføres som følge af bevisproblemer.

Ad 2) Et værksted har normalt ret til at udføre det, der er bestilt.

Det kan forekomme, at en kunde ønsker en reparation foretaget, selv om den efter almindelig faglig opfattelse ikke burde foretages eller i hvert fald burde suppleres med andre reparationer. Det kan f.eks. tænkes, at en kunde alene ønsker et køretøjs bremsebelægning udskiftet, selv om køretøjet måske har kørt så længe med

nedslidte bremses, at bremsebakkerne er blevet slidt og også burde udskiftes. Eller kunden ønsker måske kun den bageste lydpotte udskiftet, selv om også den forreste lydpotte er tæret og derfor burde udskiftes som ulovlig.

Det følger af det, der er anført foran under 1), at værkstedet ikke har pligt til at udføre hele den eller alle de nødvendig(e) reparation(er).

Man kunne imidlertid rejse spørgsmål, om hvorvidt værkstedet i et sådant tilfælde burde nægte at udføre nogen reparation overhovedet, således at det under en regel om strafansvar for fagligt uforsvarligt arbejde ville medføre strafansvar for værkstedet at udføre den begrænsede reparation, som kunden har bestilt, også selv om denne reparation i sig selv udføres fagligt forsvarligt.

Efter udvalgets opfattelse bør der normalt ikke kunne pålægges værkstederne en sådan pligt, da der ikke ses at ville kunne opnås nogen større fordele herved. Hvis værkstederne havde pligt til at nægte at udføre reparationer som de omtalte, ville resultatet formentlig blot blive, at kunden fik reparationen udført på et andet værksted, der tog reglerne mindre tungt, eller udførte den selv. Det måtte heroverfor foretrækkes, at reparationen trods alt kunne udføres på et ansvarsbevidst værksted.

Strafansvaret for fagligt uforsvarligt arbejde må således afgrænses derhen, at det normalt ikke vil være fagligt uforsvarligt at nøjes med at udføre det, som kunden har bestilt.

I helt ekstreme tilfælde, hvor det også efter den af kunden ønskede reparation vil være fuldstændig uforsvarligt at køre med køretøjet, og hvor dette umiddelbart er klart, bør værkstedet dog nok have pligt til at nægte at udføre reparationen.

Der er næppe specielle bevisproblemer på det her omhandlede punkt.

Ad 3) Et værksted skal efter omstændighederne gøre kunden opmærksom på mangler, som det ikke har pligt til at afhjælpe.

Som nævnt foran under 1) og 2) vil værkstederne ikke have pligt til at udføre andet arbejde, end hvad kunden har bestilt, men vil på den anden side normalt have ret til at udføre det, som kunden har bestilt.

Der vil imidlertid som berørt flere gange i det foregående forekomme en række tilfælde, hvor der efter en almindelig faglig opfattelse burde have været udført et mere omfattende arbejde end det bestilte, eller eventuelt et helt andet arbejde.

At værkstedet ikke har pligt til at udføre det, hænger som tidligere nævnt sammen med reparationsaftalens privatretlige karakter. Da det er kunden, der skal betale for reparationen, er det også kunden alene, der bestemmer, hvad der skal udføres.

Selv om det er værkstedets ansvar, at det arbejde, der rent faktisk udføres, udføres fagligt forsvarligt, er det kundens ansvar, hvilken eller hvilke reparationer, der bestilles.

Da kunden normalt ikke har de tekniske hjælpemidler og den tekniske sagkundskab, der er nødvendig for den umiddelbare vurdering af, hvilke reparationer, det er nødvendigt at bestille, er det, for at kunden kan leve op til det nævnte ansvar, en forudsætning, at kunden bliver underrettet om, hvilke reparationer, der efter almindelig faglig opfattelse vil være nødvendige.

Denne underretning må meddeles af det værksted, som kunden har sat køretøjet ind til.

Et strafansvar for fejl og forsømmelser for autoreparatører bør derfor yderligere omfatte værkstedernes undladelse af at meddele de omtalte oplysninger.

Det må anses for nødvendigt, at strafansvaret kommer til at omfatte sådanne undladelser. Kundens bestilling af en reparation vil

ofte ske efter forudgående drøftelse med værkstedet af, hvilke reparationer, der er nødvendige, og værkstederne har således i væsentlig grad indflydelse på, hvad kunden faktisk bestiller. I hvert fald vil kunden ofte gå ud fra, at værkstedet underretter ham om mangler, som det har opdaget ved det af ham bestilte arbejde. Værkstederne virker således i vidt omfang rådgivende over for kunderne, og de hensyn, der ligger bag ønsket om et strafansvar for værkstedernes fejl og forsømmelser, omfatter også fejl og forsømmelser i denne rådgivning.

Værkstedernes pligt til at give kunderne underretning om forhold vedrørende køretøjet vil kunne udtrykkes således:

Et værksted vil have pligt til at underrette kunden om mangler ved køretøjet, som bevirker, at det ikke er i lovlig stand, og som værkstedet har opdaget eller burde have opdaget.

Ved administrationen af dette princip vil der opstå problemer på to punkter, nemlig dels a) med hensyn til hvilke mangler værkstederne bør opdage, dels b) bevisproblemer.

Ad a) Hvilke mangler bør værkstedet opdage?

Dette spørgsmål kan besvares således: Et værksted bør opdage de mangler, som vil blive opdaget af en almindelig god fagmand ved den undersøgelse, som det efter almindelig faglig opfattelse er nødvendigt at foretage ved udførelsen af det arbejde, som kunden har bestilt.

Afgørende er således også på dette punkt, hvad kunden har bestilt.

Vurderingen af, om værkstedet burde have opdaget en fejl, er, som det ses, afhængig af en faglig vurdering i det enkelte tilfælde. Denne vurdering vil være skønsmæssig på samme måde som vurderingen af, om en udført reparation er udført fagligt forsvarlig,

se foran under C. Kompetente til at udføre vurderingen vil være de samme personer, som er kompetente til at foretage den sidstnævnte vurdering. Udvalget ser ingen retssikkerhedsmæssige betænkeligheder herved, og der henvises i det hele for så vidt angår faglig, skønmæssig vurdering til bemærkningerne foran under C.

Her skal blot gives nogle eksempler.

Hvis kunden bestiller værkstedet til at skifte bremseklodserne på forhjulene, vil det ifølge almindelig faglig opfattelse være nødvendigt, at værkstedet efter arbejdets udførelse foretager en bremseprøve. Hvis vognen f.eks. har en uvirksom bremsecylinder på det ene baghjul, der bevirker, at den trækker skævt under opbremsning, vil det under bremseprøven blive konstateret, at vognen trækker skævt. Værkstedet bør som minimum meddele kunden, at der er noget galt med bremsesystemet, og det bør gås igennem. Derimod kan man næppe forlange, at værkstedet skal opdage en mindre utæthed i et bremserør.

Hvis kunden bestiller værkstedet til "at ordne bremserne", bør værkstedet gennemgå hele bremsesystemet. Enhver fejl, tæring, utæthed, rust etc. bør opdages herved og efter bestillingens karakter udbedres, men i hvert fald som minimum meddeles kunden.

I ingen af de to nævnte situationer kan man forlange, at værkstedet opdager fejl ved f.eks. lygterne, styretøjet eller karrosseriet.

Hvis kunden bestiller værkstedet til at udføre et serviceeftersyn, vil det afhænge af bestillingens nærmere karakter, hvilke dele af køretøjet værkstedet skal efterse. Hvis der f.eks. er tale om et mærkeværksted, der bestilles til at udføre et af de serviceeftersyn, der er foreskrevet af importøren (f.eks. 50.000 km-eftersyn), bør værkstedet naturligvis udføre eftersynet i overensstemmelse med importørens forskrifter, og alle fejl, der opdages eller burde være opdaget herved, bør meddeles kunden.

Ad b) Bevisproblemer.

Anklagemyndigheden må skulle have bevisbyrden med hensyn til, om køretøjet havde en mangel ved dets indlevering, og om hvorvidt værkstedet burde have opdaget manglen. Dette forhold vil medføre, hvad der formentlig også er hensigtsmæssigt, at strafansvar for undladelse af at meddele kunden oplysninger normalt kun vil kunne komme på tale for så vidt angår grove mangler, som værkstedet klart burde have opdaget. I andre tilfælde vil det nok typisk være for usikkert, om manglen er opstået eller har videreudviklet sig siden værkstedsbesøget.

Derimod vil det være nødvendigt at pålægge værkstedet bevisbyrden for, at det har underrettet kunden om manglen. Det ville i modsat fald typisk blive for vanskeligt for anklagemyndigheden at bevise, at værkstedet ikke har underrettet kunden.

At det på dette punkt er nødvendigt at pålægge værkstedet bevisbyrden, kan på sin vis siges at være hovedproblemet vedrørende spørgsmålet, om der bør indføres strafansvar for faglig uforsvarligt arbejde.

Værkstederne må for at kunne regne med at løfte den nævnte bevisbyrde normalt sikre sig skriftligt bevis for, at de har underrettet kunden om en mangel.

Mange værksteder vil frygte et strafansvar med den begrundelse, at de for at sikre sig det nævnte bevis skal ud i omkostningskrævende, administrative foranstaltninger.

Problemet bør dog ikke overvurderes. Der bør ikke være tale om andet, end hvad mange værksteder gør allerede nu, nemlig at gøre en kort bemærkning om forholdet på regningen.

Dette må også være tilstrækkeligt; det må altså være nok på regningen, hvoraf værkstedet beholder en genpart, at skrive "bremser bør eftergås, støddæmpere bør skiftes, hø. bagdæk nedslidt" etc. etc.

Der ses ikke at være tilstrækkelig grund til at foreskrive særlige foranstaltninger, som f.eks. at værkstedet skal udskrive regninger på særlige blanketter eller udfylde en særlig kørebog for hvert køretøj el.lign.

E. Hvilke personer skal et strafansvar omfatte?

Et strafansvar for fagligt uforsvarligt arbejde må skulle omfatte værkstedets indehaver. Strafansvaret bør være objektivt.

Strafansvaret bør endvidere omfatte den mekaniker, der har udført arbejdet. De sædvanlige strafbarhedsbetingelser, d.v.s. forsæt eller uagtsomhed bør være opfyldt. Da en sag af den pågældende art typisk vil medføre alvorlige økonomiske konsekvenser for mekanikeren, nemlig ved at han afskediges, må det dog eventuelt forventes, at der i mange tilfælde ikke vil blive pålagt mekanikeren straf.

Endelig bør værkføreren kunne straffes, hvis han har medvirket til den uforsvarlige reparation, eller den skyldes, at han har forsømt at opfylde sin tilsyns- eller instruktionspligt.

Der henvises nærmere til bemærkningerne foran under I om strafansvar inden for en autorisationsordning vedrørende ikke autoriserede værksteders udførelse af autorisationspligtigt arbejde.

KAPITEL V.Forholdet mellem periodiske syn og en autorisationsordning.

Udvalget har i marts 1976 afgivet en delbetænkning (betænkning nr. 770/1976 om periodiske syn af personvogne), i hvilken udvalget enstemmigt anbefalede, at der indføres periodiske syn af personvogne.

I delbetænkningen, der til dels bygger på Færdselssikkerhedskommissionens betænkning om samme emne (betænkning nr. 689/1973), gøres rede for problematikken omkring periodiske syn. I delbetænkningen er refereret en skrivelse af 5. december 1975 fra AB Svensk Bilprovning, indeholdende en udførlig og vægtig redegørelse for erfaringerne med de svenske regler om periodiske syn af personvogne.

Det anføres i delbetænkningen, at periodiske syn af personvogne uden rimelig tvivl vil nedbringe antallet af færdselsulykker, da tekniske fejl og mangler spiller en rolle som ulykkesårsag, og da periodiske syn nedbringer antallet af fejl og mangler. Der henvises videre til, at periodiske syn af personvogne økonomisk vil kunne hvile i sig selv, og at de må ventes at ville få samfundsøkonomisk gevinst.

Det fremgår af den omtalte svenske redegørelse, at de nævnte forhold er i overensstemmelse med de svenske erfaringer. I den svenske redegørelse er det i øvrigt fremlævet, at de periodiske syn har øget køretøjernes levealder, da de periodiske syn medfører, at køretøjerne bliver bedre vedligeholdt, end det ellers ville have været tilfældet.

Delbetænkningen indeholder endvidere s. 14-15 nogle bemærkninger om forholdet mellem periodiske syn og en autorisationsordning.

Disse bemærkninger gentages for sammenhængens skyld her. De er sålydende:

"Udvalgets drøftelser om, hvorvidt der bør indføres en autorisationsordning, og hvad den i givet fald skal gå ud på, vil blive fortsat. Under de hidtidige drøftelser herom har der tegnet sig tre hovedsynspunkter i udvalget. Disse hovedsynspunkter skitseres i det følgende, hvorved bemærkes, at synspunkterne i en kommende betænkning om en autorisationsordning vil blive uddybet nærmere.

Alle medlemmer er enige om, at der bør foretages aktive foranstaltninger for at forbedre personvognsparkens tekniske standard.

Nogle af udvalgsmedlemmerne mener, at disse foranstaltninger i første række bør gå ud på at indføre en autorisationsordning. Disse medlemmer er af den opfattelse, at en af hovedfordelene ved en autorisationsordning vil ligge i den løbende kontrol med værkstedernes arbejde, som må være et væsentligt led i den. En sådan kontrol vil imidlertid kun kunne gennemføres i tilfredsstillende omfang, hvis indsamlingen af oplysninger om kvaliteten af værkstedernes arbejde sker systematisk og i stort omfang. Dette vil kunne ske gennem periodiske syn. Formålet vil imidlertid kun kunne tilgodeses i tilstrækkeligt omfang, hvis der indføres periodiske syn af alle slags motor-køretøjer, d.v.s. også for personvogne.

Andre af udvalgets medlemmer mener ikke, at en autorisationsordning vil få tilstrækkelig værdi. Disse medlemmer er af den opfattelse, at højnelsen af personvognsparkens standard i stedet bør gennemføres ved, at der indføres periodiske syn af personvogne.

Den øvrige del af udvalgsmedlemmerne er af den opfattelse, at der ikke nu foreligger tilstrækkeligt, eksakt erfaringsmateriale med hensyn til kvaliteten af værkstedernes arbejde, og at der derfor ikke foreligger tilstrækkeligt grundlag for at vurdere behovet for en autorisationsordning. Et erfaringsmateriale som nævnt vil efter disse medlemmers opfattelse bedst kunne tilvejebringes ved undersøgelser, der bygger på oplysninger, som indhentes i forbindelse med de officielle syn. For at sådanne undersøgelser kan give et tilstrækkeligt billede, er det efter disse medlemmers opfattelse nødvendigt, at de bygger på periodiske syn af alle slags køretøjer, også personvogne. Disse medlemmer er derfor af den opfattelse, at indførelse af periodiske syn af personvogne er en forudsætning for en senere bedømmelse af behovet for en autorisationsordning.

Det fremgår af det anførte, at alle udvalgsmedlemmerne mener, at der bør indføres periodiske syn af personvogne. Nogle medlemmer mener, at periodiske syn bør indføres som et supplement til en autorisationsordning, andre mener, at de bør indføres som et alternativ til en sådan, medens de øvrige medlemmer mener, at det vil være en forudsætning for at bedømme behovet for en autorisationsordning.

Hertil knytter sig den begrundelse, som alle udvalgsmedlemmerne er enige i, at periodiske syn af personvogne vil fremme færdselssikkerheden."

KAPITEL VI.Økonomiske og administrative konsekvenser.1. Antallet af autoreparationsværksteder.

Ifølge erhvervstællingen i 1959 omfattede automobilbranchen knap 3.400 virksomheder, hvoraf 27% var egentlige autoværksteder, 10% egentlige salgsvirksomheder og 63% kombinerede værksteds- og salgsvirksomheder. Af et samlet personel på godt 20.200 var 25% beskæftiget i virksomheder med højst 4 ansatte og godt 40% i virksomheder med mindst 20 ansatte. Til sammenligning med erhvervstællingen i 1948 var antallet af kombinerede værksteds- og salgsvirksomheder gået stærkt frem på bekostning af de rene typer.

Af en af monopoltilsynet i februar 1973 udgivet oversigt ("Forholdene i autoreparationsbranchen") fremgår følgende antal autoreparationsværksteder 1970-71 med fordeling efter antal ansatte pr. værksted:

Antal ansatte	Forhand- lerværk- steder	Andre au- torisere- de værk- steder	Ikke au- torisere- de værk- steder	Maler- værk- steder	Ialt
0	16	20	989	51	1.076
1	28	14	540	43	625
2- 3	94	47	705	94	940
4- 8	345	72	435	81	933
9-19	400	38	61	19	518
20-49	187	4	5	0	196
50-99	45	0	0	2	47
100 og derover ..	5	0	0	0	5
Ialt	1120	195	2735	290	4340

Til illustration af forholdene mellem de nordiske lande på bilområdet kan angives følgende oversigt, der ligeledes refererer sig til forholdene omkring 1970-71, og som er udarbejdet i 1973 af det nordiske forbrugerråd:

	Danmark	Finland	Norge	Sverige
	1.076	0.712	0.717	2.287
Antal personbiler 31.12.70	mill.	mill.	mill.	mill.
Antal biler pr. 1.000 indb.	218	153	193	284
Salg af nye personbiler 1970	108.427	91.633	70.226	203.308
Værksteder Totalt antal	4.000	2.745	6.100	9.800
service- og benzinstat. Ansatte i ovenn.	24.000	22.350	27.000	40.000

Ifølge en af Danmarks Statistik i februar 1981 foretagne opgørelse over momsregistrerede virksomheder for 1979 angives følgende registreringsenheder pr. 31.12.1979:

autoreparation	6.522
biler, motorcykler, autoudstyr	3.666
benzin	1.926

På grundlag af den af Danmarks Statistik foretagne opgørelse kan det samlede skønnede antal autoværksteder for øjeblikket således sættes til omkring 6.000, idet der herved er taget hensyn til, at størstedelen af automobilforhandlere har eget værksted, og at der forefindes serviceværksteder i tilknytning til en række benzinstationer.

Som det vil fremgå af ovenstående beskrivelse af de nuværende forhold inden for autoreparationsbranchen, findes det ikke muligt at angive det nøjagtige antal virksomheder, der i givet fald vil blive berørt af en autorisationsordning. Antallet af berørte virksomheder samt en detailleret klarlæggelse af den nærmere gennemførelse af autorisationsordningen er naturligvis helt afgørende forudsætninger for at kunne bedømme ordningens økonomiske og administrative konsekvenser.

2. Økonomiske og administrative konsekvenser ved gennemførelse af en autorisationsordning.

Med de ovenfor nævnte forbehold vil der i det følgende blive redegjort for de påregnede økonomiske og administrative konsekvenser af en autorisationsordning, idet det herved er forudsat, at

ordningen administreres af justitsministeriets færdselssikkerhedsafdeling/bilinspektionen.

a. Konsekvenser for justitsministeriets færdselssikkerhedsafdeling/bilinspektionen (jfr. bilag 5).

På det foreliggende nævnte - skønsmæssige - grundlag må det antages, at personalebehovet bliver af størrelsesorden 100 medarbejdere, henholdsvis 75-80 medarbejdere med ingeniør/bilinspektøruddannelse, og 20-25 kontoruddannede medarbejdere, fordelt mellem justitsministeriets færdselssikkerhedsafdeling og statens bilinspektions 44 kredse. Der må herudover formentlig påregnes at blive behov for et mindre antal juridisk-uddannede medarbejdere til behandling af sager, der rækker ud over det rent teknisk-faglige aspekt.

Der vil endvidere være behov for at få tilvejebragt mulighed for den nødvendige uddannelse af personalet til varetagelse af de mange forskelligartede opgaver ved administrationen af en autorisationsordning. Det er ikke muligt på det foreliggende grundlag at opstille nærmere retningslinier for den pågældende uddannelse.

Udover personale- og uddannelsesbehovet vil det i et vist omfang være nødvendigt at tilvejebringe udvidede lokale- og pladsmæssige forhold for de ansatte. Der vil således blive tale om et vist anlægsbehov for såvel justitsministeriets færdselssikkerhedsafdeling som bilinspektionen.

En meget skønsmæssig opgørelse over den årlige samlede udgift for staten ved administration af en autorisationsordning kan på det foreliggende skitsemæssige grundlag anslås til ca. 30 mill. kr., hvoraf ca. 16-18 mill. kr. vil udgøre lønudgifter.

b. Konsekvenser for det enkelte værksted.

Betingelse for at få tildelt autorisation er som nærmere omtalt i bilag 3 opfyldelse af visse krav til personalet og udstyret m.m. Der er tale om værktøj, maskiner og udstyr, som tidssvarende og

rimeligt udstyrede værksteder har. Mange værksteder har mere. På side 23 i bilag 3 er nævnt, at anskaffelsesprisen for værktøj, maskiner og udstyr for et "personbilværksted" med 2-3 arbejdspladser og én lift i henhold til Dansk Metals- og Motorbranchens Arbejdsgiverforenings forslag vil ligge i en størrelsesorden omkring 200.000 kr. excl. bygninger (i 1978-prisniveau). Til sammenligning kan nævnes, at det nødvendige udstyr til et "godkendt bilværksted" i Norge efter det af det norske vejdirektorat oplyste i 1975 beløb sig til omkring 100.000 n.kr. (i 1975-prisniveau), jfr. side 14.

Udover det enkelte værksteds egen investering i nødvendigt udstyr m.m. må påregnes en årlig afgift (gebyr) til staten som et vilkår for den meddelte autorisation. Såfremt man lægger til grund, at en autorisationsordning for statens vedkommende økonomisk skal hvile i sig selv, vil den årlige afgift blive beregnet i forhold til statens samlede udgifter ved ordningen. Lægger man endvidere til grund, at statens samlede udgift andrager ca. 30 mio. kr., og at der måtte forefindes ca. 6.000 værksteder, der omfattes af en autorisationsordning, vil den årlige afgift for det enkelte værksted således beløbe sig til ca. 5.000 kr. Der er ikke herved taget stilling til, hvorvidt statens samlede udgifter eventuelt kan fordeles procentuelt i forhold til de enkelte værksteders årlige omsætning.

Som bilag 5 i betænkningen er trykt et af justitsministeriets færdselssikkerhedsafdeling udarbejdet notat om økonomiske konsekvenser m.v. ved en autorisationsordning.

KAPITEL VII.Udvalgets synspunkter.

Udvalget er nedsat som et led i bestræbelserne for at fremme færdselssikkerheden. Det hovedspørgsmål, der har foreligget for udvalget, er derfor, om indførelse af en autorisationsordning må forventes at ville nedbringe antallet af tekniske fejl ved motorkøretøjerne og dermed fremme færdselssikkerheden.

Udvalget har undersøgt, om det er muligt at foretage en behovsanalyse, d.v.s. en analyse af kvaliteten af det arbejde, der nu udføres på værkstederne, og på grundlag heraf en analyse af, om der er behov for at indføre en autorisationsordning.

Det har imidlertid måttet konstateres, at en sådan behovsanalyse ikke uden videre kan gennemføres.

En sikker metode ville være at sende et stort antal køretøjer på værksted til foretagelse af nøjagtigt angivne reparationer og derefter undersøge reparationernes kvalitet. En sådan undersøgelse vil imidlertid være meget bekostelig og vil i øvrigt støde på store, praktiske vanskeligheder med hensyn til udsøgningen af køretøjerne.

En analyse på grundlag af de officielle syn ville kun kunne foretages med store bekostninger. Der måtte etableres en systematisk registrering og muligvis også central behandling af de indsamlede data. Det ville også være nødvendigt at gennemføre systematiske efterundersøgelser i de tilfælde, hvor køretøjerne ikke kræves genfremstillet, men hvor der kun gøres opmærksom på fejl. Efterundersøgelsen burde så vidt muligt foretages i umiddelbar tilknytning til værkstedsbesøget, uden at værkstedet vidste, at den skulle finde sted.

Man kunne i stedet forestille sig, at der holdtes § 77-syn af et antal køretøjer umiddelbart efter, at de havde forladt et værksted, eller at man ved de almindelige § 77-syn søgte at udskille de køretøjer, der efter førerens oplysning havde været på værksted kort forinden, samt undersøgte dem nærmere. Sådanne foranstaltninger ville imidlertid være meget vanskelige at gennemføre. Bl.a. måtte det i hvert enkelt tilfælde undersøges meget omhyggeligt, hvilke reparationer, der har været bestilt.

En behovsanalyse vil heller ikke kunne foretages på grundlag af de undersøgelser, der udføres på Forenede Danske Motorejeres prøvestationer, allerede fordi kunderne på prøvestationerne ikke kan anses for et repræsentativt udsnit af køretøjsejerne.

Uanset, at det herefter har måttet konstateres, at en behovsanalyse kun med vanskelighed og bekostning kan foretages, er der imidlertid for udvalget ingen tvivl om, at kvaliteten af det arbejde, der udføres på værkstederne ikke altid er tilfredsstillende.

Dette gælder ikke alle værksteder. Mange værksteder er veludstyrede og har ansvarsbevidste og veluddannede medarbejdere.

Det kan imidlertid lægges til grund, at en række værksteder ikke har det udstyr, der er almindeligt på veludstyrede værksteder, og at personalet på en række værksteder ikke har den uddannelse, der kunne ønskes. Det er ligeledes et faktum, at der forekommer tilfælde af ansvarsløst og uforsvarligt arbejde.

Der er enighed i udvalget om det foran anførte.

I øvrigt har der blandt udvalgsmedlemmerne været følgende hovedsynspunkter:

1) Nogle udvalgsmedlemmer går ind for, at der indføres en autorisationsordning.

Disse medlemmer, nemlig Poul Andersen, Ib Bentsen, Egon Bøjden, Holger Frederiksen, Jørgen Madsen, Poul Erik Nedergaard, Erik Ebsen Pedersen, Thorkild Sørensen og Flemming Wagner, udtaler:

Det væsentlige er efter vor opfattelse, at man får bragt kvaliteten af alle værksteders arbejde op på et tilfredsstillende niveau, d.v.s. på det kvalitetsniveau, som de gode værksteder har nu. Dette mål kan kun nås ved indførelse af en autorisationsordning. Der er for os ingen tvivl om, at en autorisationsordning vil højne det generelle kvalitetsniveau inden for autoreparationsområdet og derved fremme færdselssikkerheden.

Vi henviser videre til erfaringerne fra Tyskland og Norge, jfr. om den norske autorisationsordning kapitel II, side 13 og følgende samt bilag 4. Den norske autorisationsordning opfattes af de norske myndigheder som et værdifuldt led i trafiksikkerhedsarbejdet. Den norske ordning synes at være indgået som et helt naturligt led i dette arbejde. At ordningen har højnet kvaliteten af værkstedernes arbejde, fremgår f.eks. af , at kontrollen med manglers udbedring i et vist omfang har kunnet overlades til værkstederne selv, samt at det for tiden overvejes at lade værkstederne udføre selve kontrolsynene, se kapitel II, side 18.

Vi finder det ikke afgørende, at der tilsyneladende ikke i Norge sker tilbagekaldelse af autorisationer på grund af fagligt uforsvarligt arbejde. Dette skal utvivlsomt blot tages som udtryk for, at autorisationsordningen bevirker, at værkstedernes arbejde konstant holdes på et sådant niveau, at tilbagekaldelser på grund af fagligt uforsvarligt arbejde ikke kommer på tale. De uegnede værksteder skilles efter de norske oplysninger fra allerede ved godkendelsesproceduren.

Det må endvidere antages, at en autorisationsordning reelt vil være i kundernes, d.v.s. forbrugernes, interesse.

En autorisationsordning vil ganske vist medføre, at en køretøjs-ejer ikke længere vil kunne finde et værksted, der udfører arbejde til en (for) lav pris, og hvor baggrunden for den lave pris i virkeligheden er, at arbejdet udføres mindre forsvarligt, uden at kunden forstår,

at det er dette, der er realiteten. En autorisationsordning vil således nok medføre, at nogle køretøjsejere på kortere sigt må affinde sig med, at visse reparations- og servicearbejder kommer til at koste lidt mere, end de har vænnet sig til, fordi de må udføres på autoriserede værksteder, der skal have dækket deres udgifter til udstyr og aflønning af fagligt veluddannet personale.

På den anden side vil de pågældende køretøjsejere imidlertid få udført arbejde, der er af højere kvalitet end det arbejde, der hidtil er blevet udført for dem. Dette vil utvivlsomt igen medføre, at køretøjet holder længere, således at udskiftning udsættes. Hertil kommer, at køretøjet bliver mere trafiksikkert med deraf følgende nedsat risiko for, at det impliceres i uheld eller ulykker. Det må derfor, i hvert fald set på længere sigt, kunne fastslås, at en autorisationsordning vil være i forbrugernes interesse.

Poul Andersen, Ib Bentsen, Egon Bøjden, Jørgen Madsen, Poul Erik Nedergaard, Erik Ebsen Petersen og Thorkild Sørensen udtaler:

Vi henviser videre til, at indførelse af en autorisationsordning ikke vil medføre bevillingsmæssige betænkeligheder. Ordningen vil nok forudsætte en vis aktivitetsudvidelse hos det offentlige, jfr. herved kapitel VI, men som det fremgår af kapitlets afsnit om konsekvenser for det enkelte værksted, jfr. side 55n, vil ordningen set i forhold til det offentlige kunne hvile økonomisk i sig selv mod, at de autoriserede værksteder betaler et årligt gebyr i størrelsesordenen 5.000 kr., d.v.s. et uvæsentligt beløb set i forhold til selv mindre værksteders årlige udgifter.

Holger Frederiksen og Flemming Wagner udtaler:

Vi kan ikke tiltræde udtalelsen om, at et gebyr i størrelsesordenen 5.000 kr. er et uvæsentligt beløb. Vi finder, at udgiften til en kvalitetskontrol af denne art må betales af det offentlige. En autorisationsordning, der skal betales af værkstederne, har ikke vor støtte.

Alle de nævnte udvalgsmedlemmer fremhæver, at en autorisationsordning bør kombineres med indførelse af periodiske syn for alle motorkøretøjer, d.v.s. også for personvogne. Der henvises herom til bemærkningerne i delbetænkningen og i kapitel V om periodiske syn som supplement til en autorisationsordning. Som anført dér vil en af hovedfordelene ved en autorisationsordning være den løbende kontrol med kvaliteten af værkstedernes arbejde, der vil være et centralt led i den. En sådan løbende kontrol vil kun få tilstrækkelig effekt, hvis autorisationsordningen kombineres med periodiske syn også af personvogne. I modsat fald vil kontrolmyndigheden ikke løbende i tilstrækkeligt omfang modtage de oplysninger om kvaliteten af de enkelte værksteders arbejde, der er nødvendig for at udøve kontrollen tilfredsstillende.

2) Nogle udvalgsmedlemmer kan ikke gå ind for indførelse af en autorisationsordning.

Disse udvalgsmedlemmer, nemlig Børge Agerskov, Jørgen Heisel, Ole Hjort, Richard Martensen og Per Frederiksen udtaler:

Det afgørende for os er, at vi ikke kan have tillid til, at en autorisationsordning vil medføre nogen større generel forhøjelse af kvaliteten af værkstedernes arbejde.

En autorisationsordning vil nok medføre, at nogle værksteder får mere udstyr, end de har nu, og at nogle værksteder, som ikke nu har faglærte medarbejdere, får sådanne.

Det afgørende for kvaliteten af et værksteds arbejde er imidlertid først og fremmest den omhu og ansvarsbevidsthed, der udvises ved udførelsen af den enkelte reparation. Selv om godt udstyr og en god uddannelse naturligvis er en fordel, medfører det ingen garanti for, at værkstedet udfører et godt arbejde.

En autorisationsordning vil generelt sagt medføre, at alle værksteder kommer til at opfylde de krav til udstyr og uddannelse,

der nu gennemgående er opfyldt af de såkaldte mærkeværksteder, d.v.s. de værksteder, der er autoriseret af de enkelte bilmærkers importører.

Erfaringerne i praksis tyder imidlertid efter vor opfattelse på ingen måde på, at mærkeværkstedernes arbejde i almindelighed skulle være bedre end andre værksteders. Vi ser herefter ingen grund til at forvente, at en autorisationsordning vil medføre nogen større forbedring af værkstedernes arbejde.

Vi finder det ikke afgørende, at en autorisationsordning kommer til at medføre en løbende kontrol af værkstedernes arbejde. Der må efter vor opfattelse kunne sættes et spørgsmålstejn ved, hvor effektiv denne kontrol vil blive i praksis. Det må forventes, at en effektiv kontrol ikke vil kunne gennemføres, uden at bilinspektionen udbygges i et omfang, som ingen har forudset eller ønsket.

Derimod er det efter vor opfattelse sikkert, at en autorisationsordning vil medføre en forøgelse af prisniveauet for reparations- og servicearbejderne. En autorisationsordning vil tvinge værkstedernes omkostningsniveau opad. Den vil i hvert fald bevirke, at de værksteder, der ikke nu opfylder de krav til udstyr og uddannelse, der vil blive stillet, vil få betydelige udgifter som følge af disse krav. En autorisationsordning vil afskære kunderne fra det, som de nu har mulighed for, nemlig at udsøge et godt og ansvarsfuldt værksted, der måske ikke helt opfylder de nyeste krav til udstyr m.m., men som til gengæld netop derfor kan holde en forholdsvis lav reparationspris.

De norske erfaringer kan efter vor opfattelse ikke danne grundlag for en generel antagelse om, at en autorisationsordning også i andre lande vil medføre en højnelse af autoreparationsarbejdets kvalitet. Den norske ordning må skulle ses på baggrund af forholdene i Norge, og man må gå ud fra, at det i sin tid har været velmo-

tiveret at indføre ordningen dér. Der foreligger imidlertid ikke oplysninger, der tyder på, at norske motorkøretøjer er i bedre stand end f.eks. danske og svenske. Det forhold, at man i Norge har fundet det velbegrundet at indføre en autorisationsordning, kan efter vor opfattelse ikke begrunde, at en sådan indføres her i landet. Vi finder endvidere at måtte henvise til, at tilbagekaldelse af autorisationer på grund af fagligt uforsvarligt arbejde tilsyneladende ikke forekommer i Norge. Selv om vi ikke skal bestride oplysningerne om, at dette skyldes, at der ikke er behov for tilbagekaldelser, er det nærliggende at gå ud fra, at en medvirkende årsag er, at kontrolmyndighederne helt naturligt vil vige tilbage fra at foretage det definitive og for et værksted ødelæggende skridt, som en tilbagekaldelse ville være. Man må gå ud fra, at forholdet vil være det samme under en dansk autorisationsordning. Der er derfor grund til at regne med, at selv under en autorisationsordning vil et værksted, der arbejder helt uforsvarligt, kunne "overleve", i hvert fald i længere tid. Det må således forventes, at en autorisationsordning ikke engang vil kunne opfylde, hvad der i hvert fald måtte opstilles som minimumsformål med den - nemlig at afskære de helt uforsvarlige værksteder fra markedet.

De nødvendige foranstaltninger til fremme af køretøjernes stand og dermed trafiksikkerheden bør efter vor opfattelse gå ud på, at der indføres periodiske syn af alle motorkøretøjer, d.v.s. også personmotorvogne, jfr. herom bemærkningerne i delbetænkningen og i kapitel V om periodiske syn som alternativ til en autorisationsordning. Som fremhævet dér må det ventes, at periodiske syn af personvogne vil få effekt og være en hensigtsmæssig foranstaltning.

Desuden bør der efter vor opfattelse indføres strafansvar for fagligt uforsvarligt arbejde, se herom kapitel IV.

Jørgen Heisel udtaler: En autorisationsordning måtte i øvrigt ikke omfatte lastbilvognmænd. Der kan her henvises til, at den norske autorisationsordning tillader ejeren og de hos ham ansatte at reparere egne biler. Selv vognmænd med mindre forretninger og uden et egentligt værksted har qua deres arbejde og uddannelse et indgående kendskab til deres lastvogne og reparation af disse.

Skader kan opstå på ubelejlige tidspunkter og steder, og vognmænd kan ikke tåle at vente, indtil et autoriseret værksted har tid.

Et særligt problem består også for lastvogne, der skal repareres i udlandet.

Lastbiler er så dyre, og det er så afgørende for en vognmand, at vognen er i orden og kan køre, at han aldrig ville forsøge at foretage en reparation, han ikke mener at kunne magte.

Og myndighederne får den nødvendige kontrol med lastbilernes sikkerhedsmæssige stand, idet lastvogne fra 1. januar 1983 skal til årlige periodiske syn allerede efter første leveår.

De samme synspunkter gør sig gældende for andre vognmænd, f.eks. med rutebiler, turistbusser og hyrevogne.

3) De øvrige udvalgsmedlemmer mener, at der ikke nu foreligger det nødvendige grundlag for at tage stilling til, om der bør indføres en autorisationsordning.

Disse medlemmer, nemlig Niels Gottlob, Kirsten Hink, Folmer Kristiansen, Knud Petersen og Hans Rosenmeier udtaler:

Flere af de argumenter, der foran er anført for og imod en autorisationsordning, virker vægtige. Det kan ikke på forhånd afvises, at en autorisationsordning vil forbedre køretøjsparkens tekniske standard og dermed fremme færdselssikkerheden. På den anden side kan det heller ikke afvises, at det er modstandernes synspunkter, der er rigtige, d.v.s. at en autorisationsordning ikke vil medføre nogen større forbedring, men derimod blot blive en fordyrende foranstaltning imod forbrugernes interesse.

Realiteten er efter vor opfattelse, at der ikke nu foreligger tilstrækkeligt, eksakt erfaringsmateriale, der kan danne det fornødne grundlag for en stillingtagen til, om der bør indføres en autorisationsordning. De norske erfaringer, der er taget til indtægt både af tilhængerne og modstanderne, peger efter vor opfattelse ikke entydigt i en bestemt retning.

Som foran nævnt er der ikke foretaget en behovsanalyse, da foretagelse af en sådan har vist sig at ville støde på betydelige praktiske og omkostningsmæssige vanskeligheder. Vi vil imidlertid ikke stille forslag om, at der foretages en behovsanalyse, da vi ikke på forhånd føler os overbevist om, at den nødvendige, betydelige indsats ville stå i rimeligt forhold til udbyttet.

Vi finder, at de nødvendige foranstaltninger til forbedring af køretøjsparkens tekniske standard foreløbig alene bør gå ud på, at der indføres periodiske syn af alle motorkøretøjer, således også af personvogne, jfr. herved bemærkningerne foran i kapitel V om periodiske syn som en forudsætning for at bedømme behovet for en autorisationsordning. Når periodiske syn af personvogne har været gennemført i en årrække, vil spørgsmålet om indførelse af en autorisationsordning eventuelt kunne tages op igen på grundlag af de erfaringer vedrørende kvaliteten af værkstedernes arbejde, der vil blive gjort i bilinspektionerne ved synene. Disse erfaringer må formodes at ville have et sådant omfang og en sådan bredde, at de meget muligt vil kunne danne et forsvarligt grundlag for en vurdering af, om der er behov for en autorisationsordning.

F o r s l a g
til
lov og bekendtgørelse om autorisation
af automobilværksteder m.v.

oOo

December 1969

Den danske automobilbranche har ganske naturligt i en lang række år beskæftiget sig med problemerne i forbindelse med udførelse af korrekt og velkvalificeret reparationsarbejde.

Interessen skyldes branchens ønsker om at opbygge en tilfreds kundekreds samt en erkendelse af det samfundsmæssige ansvar, der hører med ved udførelsen af reparation på motorkøretøjers sikkerhedsaggregater.

Særligt det sidste, nemlig samfundets interesse, har optaget sindene i de senere år med en stadig større vægt, og interessen har efterhånden udviklet sig til ikke alene at omfatte sikkerhedsmæssige aggregater, men også problemer i forbindelse med støj og luftforurening.

Motorbranchens Arbejdsgiverforening og Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund har derfor fundet det rigtigt nærmere at vurdere mulighederne for at imødekomme disse samfundsmæssige interesser ved at opbygge et system, som teknisk kan sikre, at reparationerne udføres i overensstemmelse med kundernes og samfundets stadigt stigende krav.

Man er naturligvis opmærksom på, at bilfabrikanterne allerede ved konstruktion og produktion af bilerne har en videregående indflydelse på dette område, men har fundet det rigtigt alene at koncentrere oplægget omkring reparationssektoren.

Statistiske oplysninger fra udlandet, specielt Sverige, viser, at der er behov for en kvalitetsmæssig højnelse af standarden på bilparken. Således viser svensk bilprovningsstatistik for 1. halvår 1969, at 25,9 % af alle biler, som blev fremstillet til syn, måtte kasseres. 48,1 % biler godkendes med een eller flere fejl, og kun 26 % af bilerne kunne godkendes uden anmærkninger.

Statistikken omfatter 951.215 biler, heraf ca. 90 % personbiler og viser derfor, at ca. 240.000 biler ved fremstillingstidspunktet var direkte farlige for trafiksikkerheden.

Den tilsvarende statistik fra Statens Biltilsyn dækkende 2. kvartal 1969, og som omfatter 40.012 køretøjer, viser, at 733 biler fik fjernet nummerpladerne, 23.205 biler måtte fremstilles til fornyet syn, 7.139 biler havde forskellige mangler, og kun 8.935 biler havde ingen mangler ved fremstilling til syn.

Statens Bilinspektion, og her i særlig grad chefen for de københavnske bilinspektører, har da også i de senere år meget kraftigt gjort opmærksom på nødvendigheden af en forbedret standard af den danske bilpark.

Det er i denne forbindelse blevet påpeget, at en reduktion af færdselsulykkerne med 1 % for samfundet vil betyde, at 11 mennesker redder livet, 250 undgår livsfarlige kvæstelser, og at der spares ca. 20 mill. kr. årligt.

Der er altså også i Danmark en stor forståelse for værdien af korrekt udførte automobilreparationer både af hensyn til trafikssikkerheden, men også af hensyn til gener forbundet med støj og luftforurening.

Motorbranchens Arbejdsgiverforening og Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund har på baggrund af foretagne undersøgelser fundet frem til, at reparationsstandarden kan forøges væsentligt, såfremt:

- a. bilejerne forpligtes til systematisk at vedligeholde de aggregater, som kan påføre samfundet ulempe og skade,
- b. reparation og vedligeholdelse af disse aggregater udføres af kvalificerede reparatører,
- c. reparatør og værkstedsledelse uddannes til at imødekomme samfundets stigende krav til bilparken,
- d. reparationerne udføres på betryggende måde med hensyn til lokaler, udstyr, reservedele, specifikationer m.v.

Såfremt disse ønsker skal imødekommes, vil det medføre en vis sanering af reparationsbranchen og kræve en ændret indstilling fra det kørende publikums side. En sådan ændring behøver ikke at medføre nogen væsentlig omkostningsforøgelse for bilejerne, idet det

må erkendes, at en systematisk vedligeholdelse af biler udført i nøje overensstemmelse med fastsatte normer i det lange løb er en fornuftig investering.

Desuden må det tages i betragtning, at de nævnte 20 mill.kr. sparet ved ulykker samt lavere benzin- og reservedelsforbrug totalt set vil give væsentlige besparelser for samfundet.

Forudsætningerne for at efterleve de opstillede krav vil være indførelsen af en autorisationsordning for udførelse af automobilreparationer.

/. Vi har derfor, som det fremgår af vedlagte materiale, udarbejdet forslag til lov og lovbekendtgørelse om autorisation af automobilværksteder m.v.. Af dette materiale vil det fremgå, i hvilket omfang autorisationen er tænkt at gælde, ligesom forudsætningerne for opnåelse af autorisation m.v. er opstillet.

Til orientering kan oplyses, at lignende ordninger successivt indføres i en række vesteuropæiske lande. I Sverige har man f.eks. pr. 1. juli 1969 indført regler om maksimal luftforurening fra diesellastbiler.

Lovbekendtgørelsen forudsætter, at en række svenske værksteder autoriseres til at plumbere bilernes dieseludstyr, forudsat de opfylder en række krav til kvalifikationer og udstyr.

Ligeledes har spørgsmålet om gennemførelsen af en egentlig autorisationsordning for automobilreparationer været drøftet i Sveriges rigsdag.

I Norge har man siden 1947 haft en egentlig autorisationsordning for automobilreparationer, og denne ordning vil formodentlig blive udvidet til også at omfatte karosserireparationer i løbet af 1970.

I Tyskland kan bilejerne få fordoblet tidsintervallet mellem periodiske syn, såfremt de kan dokumentere, at bilen er blevet systematisk vedligeholdt hos autoriserede forhandlere i henhold til fabrikkernes inspektionsskemaer.

I England er der i øjeblikket ved at blive opbygget et autorisations-system, som angiver kvalifikationsgraden af de forskellige værkstedstyper, og endelig skal nævnes, at man i Israel gennemfører den obligatoriske årlige bilinspektion på private værksteder, som er autoriserede af myndighederne.

Der er derfor mange forhold, som taler for, at hele problemet også tages op her i landet, og det er vort håb, at det her nævnte i forbindelse med vedlagte forslag til lov og lovbekendtgørelse vil være anvendeligt som oplæg til en nærmere diskussion af problemstillingen.

Med venlig hilsen

MOTORBRANCHENS
ARBEJDSGIVERFORENING

DANSK SMEDE- OG
MASKINARBEJDERFORBUND

LØG/bk

I n d h o l d s f o r t e g n e l s e
til lovbekendtgørelse

oOo

Side:

Kap. I. Definitioner m.v.

§ 1. Indledende bestemmelser	1
§ 2. Værkstedstyper	2
§ 3. Virksomheder, som er undtaget fra kravet om godkendelse	3
§ 4. Specielle tilladelser	4

Kap. II. Pligter, som autorisationen medfører.

§ 5. Almindelige pligter	5
§ 6. Fakturering m.v.	5
§ 7. Oplysningspligt	5
§ 8. Dokumentation af autorisation	6

Kap. III. Administrative bestemmelser.

§ 9. Ansøgning om autorisation	7
§ 10. Tildeling af autorisation	7
§ 11. Inddragelse af autorisation	7
§ 12. Ankebestemmelser	7
§ 13. Kontrolbestemmelser	8
§ 14. Brug af afgifter	8
§ 15. Oplæring og prøve	8
§ 16. Autorisationsskilt m.v.	9

Kap. IV. Vilkår for tildeling af autorisation.

§ 17. Almindelige vilkår	10
§ 18. Personale	10
§ 19. Lokaler	14

Side:

§ 20. Håndværktøj, specialværktøj, maskiner og udstyr	20
§ 21. Opbevaringsplads for køretøjer	45
§ 22. Reparationsdata m.v.	45
§ 23. Reservedele	45

Kap. V. Ankeudvalg og overgangsbestemmelser.

§ 24. Ankeudvalg	46
§ 25. Overgangsbestemmelser	46

L o v

om autorisation af automobilværksteder m.v.

oOo

- § 1. Denne lov omfatter reparations- og vedligeholdelsesarbejde, som udføres på køretøjer, herunder motorkøretøjer, som defineret i Færdselslovens § 2. Loven er gældende, uanset om der ydes vederlag eller ej for det pågældende reparations- og vedligeholdelsesarbejde.

- § 2. Følgende arbejder på ovennævnte køretøjer omfattes ikke af bestemmelserne, uanset om der ydes vederlag for arbejdet eller ej:

Kontrol af køretøj eller dele af køretøj uden efterfølgende reparation eller justering.

Påfyldning og udskiftning af de stoffer, som er nødvendige for den daglige drift af køretøjer (brændstof, smørevædske, kølevædske, batterivædske, bremsevædske, frostvædske, luft o.l.) og batteriladning.

Rengøring, spartling, slibning, pudsning, lakering og polering samt påføring af rustbeskyttende midler samt undervognsbehandling.

Udskiftning af tændrør. Udskiftning af pærer og sikringer, dog ikke kørelys. Udskiftning af batterikabler. Udskiftning af viskerarme og -blade. Udskiftning af ventilatorrem. Udskiftning af slanger til køler, varmeapparat o.l. Udskiftning og lapning og ombytning af hjul og dæk, dog ikke afbalancering.

Montering, reparation og vedligeholdelse af instrumenter, radio og telefon.

Reparationsarbejde og udskiftninger af indvendige karosseridele, glas m.v. samt enkle karosserireparationer, som ikke berører vitale dele af køretøjet (bærende elementer, elektrisk anlæg, motor, bremser, styring, kraftoverføring m.v.).

Montering, reparation og vedligeholdelse af ekstraudstyr, som ikke er originalt på køretøjet, og hvor montering, reparation eller vedligeholdelse ikke medfører indgreb på køretøjets vitale dele (bærende elementer, elektrisk anlæg, motor, bremser, styring, hjul, kraftoverføring m.v.).

§ 3. Reparations- og vedligeholdelsesarbejde på køretøjer, som nævnt i § 1, og som ikke omfattes af undtagelserne i § 2, må kun udføres af værksteder, som er godkendt af myndighederne i henhold til bestemmelserne i denne lov og nærmere fastsatte retningslinier.

§ 4. Ministeren fastlægger de nærmere retningslinier for gennemførelsen og forvaltningen af denne lov, således med hensyn til de krav, som skal stilles til værkstedernes administrative og tekniske ledelse, arbejde, udstyr, lokaler, regnskabsførelse m.v. samt om tildeling og inddragelse af autorisation.

§ 5. Ansøgning og godkendelse af autorisation

Ansøgning om autorisation sendes på godkendt skema til myndighederne i det lokale område. Skemaer fås særskilt for følgende værkstedstyper:

- a. Automobilværksted.
- b. Personbilværksted.
- c. Lastbilværksted.
- d. Karosseriværksted.
- e. Autoelektroværksted.
- f. Dieseludstyrværksted.
- g. Motorcykelværksted.

Myndighederne foretager den nødvendige besigtigelse af det ansøgende værksted. Som rådgivere under arbejdet med godkendelse skal myndighederne benytte særlige lokalt udvalgte sagkyndige.

Disse sagkyndige vælges efter nærmere fastlagte retningslinier blandt henholdsvis automobilværkstedernes organisation og automobilmekanikernes faglige organisation. Disse sagkyndige foretager altid besigtigelse i fællesskab sammen med myndighedernes repræsentant.

Såfremt de sagkyndige ikke er enige i myndighedernes afgørelse, forelægges sagen for et permanent ankeudvalg, jfr. § 7.

Virksomheder, som opnår autorisation, får ret til at benytte en særlig skiltning på bygningen, ligesom dette tegn kan benyttes på fakturaer m.v.

§ 6. Inddragelse af autorisation

Myndighederne kan inddrage et værksteds autorisation, dersom det ikke opfylder de nærmere af ministeren fastsatte retningslinier. Efter inddragelsen kan der gives værkstedet en frist på 1 måned til at afvikle virksomheden eller rette misforholdet.

§ 7. Ankeudvalget

Afgørelser, som træffes af myndighederne, og som medfører afslag på ansøgning om autorisation eller bortfald af autorisation, kan indklages for ankeudvalget.

Ankeudvalget består af 5 medlemmer. Dersom det i forbindelse med behandling af forskellige sager viser sig nødvendigt, kan ankeudvalget suppleres med specielt sagkyndige.

Ankeudvalget virker som appelinstans ved klager over myndighedernes afgørelser og er desuden myndighederne behjælpelig med godkendelse og kontrol af værksteder.

Ankeudvalgets medlemmer udnævnes af Justitsministeriet.

Udvalget skal bestå af:

1 repræsentant udpeget af automobilbranchen,
1 repræsentant af automobilmekanikernes faglige organisation,
1 repræsentant af Forbrugerrådet,
1 repræsentant af Justitsministeriet
samt
en formand udpeget af præsidenten for Østre Landsret.

De menige medlemmer af ankeudvalget skal have indgående branchekundskab og mindst opfylde de krav, der stilles for autorisation som administrativ og teknisk leder.

Behandling i ankeudvalget afskærer ikke de implicerede fra at videreføre sagen civilretligt.

§ 8. Straffebestemmelser

Myndighederne fører kontrol med, at værkstederne til enhver tid opfylder de nærmere fastsatte krav for opnåelse af autorisation, ligesom myndighederne fører tilsyn med, at værkstedet kun udfører reparations- og vedligeholdelsesarbejde i overensstemmelse med den givne autorisation.

Myndighederne skal ligeledes indgive anmeldelse, såfremt der konstateres tilfælde, hvor autorisationspligtigt arbejde udføres af andre end autoriserede værksteder.

Den, som forsætligt eller uagtsomt udfører reparations- eller vedligeholdelsesarbejde på køretøjer som defineret i § 1 i strid med denne lovs bestemmelser eller medvirker til dette, straffes med bøde eller hæfte.

§ 9. Overgangsbestemmelser

Værksteder, som pr..... ikke opfylder alle kravene for autorisation, kan godkendes og tildeles autorisationsbevis efter nærmere af ministeren fastsatte retningslinier.

Lokalerne må dog have en sådan standard, at de er egnede for den pågældende reparationsvirksomhed.

For disse værksteder afgør myndighederne i hvert enkelt tilfælde, i hvilket omfang det er rimeligt og forsvarligt at give dispensation fra disse bestemmelser.

Det skal af autorisationsbeviset yderligere fremgå, i hvilken udstrækning der er givet dispensation.

Ovennævnte dispensation tildeles kun den person, der ved lovens ikrafttræden har brugsretten til lokalerne, og dispensation inddrages i almindelighed, når den pågældende afslutter værkstedsdriften.

Kap. I. Definitioner m.v.

§ 1. Indledende bestemmelser

1. Bestemmelserne i disse forskrifter gælder for reparations- og vedligeholdelsesarbejde, som udføres på køretøjer, herunder motorikøretøjer som defineret i Færdselslovens § 2.
2. Følgende arbejder på ovennævnte køretøjer omfattes ikke af bestemmelserne, uanset om der ydes vederlag for arbejdet eller ej:
 - 2.1. Kontrol af køretøj eller dele af køretøj uden efterfølgende reparation eller justering.
 - 2.2. Påfyldning og udskiftning af de stoffer, som er nødvendige for den daglige drift af køretøjet (brændstof, smørevædske, kølevædske, batterivædske, bremsevædske, frostvædske, luft o.l.) og batteriladning.
 - 2.3. Rengøring, spartling, slibning, pudning, lakering og polering samt påføring af rustbeskyttende midler samt undervognsbehandling.
 - 2.4. Udskiftning af tændrør. Udskiftning af pærer og sikringer, dog ikke kørellys. Udskiftning af batterikabler. Udskiftning af viskerarme og -blade. Udskiftning af ventilatorrem. Udskiftning af slanger til køler, varmeapparat o.l. Udskiftning og lapning og ombytning af hjul og dæk, dog ikke afbalancering.

Montering, reparation og vedligeholdelse af instrumenter, radio og telefon.
 - 2.5. Reparationsarbejde og udskiftninger af indvendige karosseridele, glas m.v. samt enkle karosserireparationer, som ikke berører vitale dele af køretøjet (bærende elementer, elektrisk anlæg, motor, bremser, styring, kraftoverføring m.v.).
 - 2.6. Montering, reparation og vedligeholdelse af ekstraudstyr, som ikke er originalt på køretøjet, og hvor montering, reparation eller vedligeholdelse ikke medfører indgreb på køretøjets vitale dele (bærende elementer, elektrisk anlæg, motor, bremser, styring, hjul, kraftoverføring m.v.).

§ 2. Værkstedstyper

1. Reparations- og vedligeholdelsesarbejde på køretøjer som nævnt i § 1, stk. 1, og som ikke omfattes af undtagelserne i § 1, stk. 2, må kun udføres af værksteder, som er godkendt af myndighederne.
2. Ved værksteder forstås i disse bestemmelser virksomheder, som udfører reparations- og vedligeholdelsesarbejde på køretøjer.
3. Værkstedet skal danne en naturlig enhed.
Det kan komplettere stationær virksomhed med mobil virksomhed.
4. Værkstedet må ikke udføre andet autorisationspligtigt arbejde, end det er godkendt til. Det må heller ikke udføre autorisationspligtigt arbejde, som det ikke har udstyr og faglige forudsætninger for at udføre på fuldt betryggende måde.
5. Der kan gives autorisation for følgende typer af værksteder:

5.1. Automobilværksteder

Ved automobilværksted forstås en reparationsvirksomhed, som er godkendt til at udføre reparations- og vedligeholdelsesarbejde på alle typer motorkøretøjer.

5.2. Personbilværksteder

Ved personbilværksted forstås en virksomhed, som er godkendt til at udføre reparations- og vedligeholdelsesarbejde på køretøjer med en totalvægt indtil 3.000 kg. Godkendelsen omfatter ikke traktorer og entreprenørmateriel.

5.3. Lastbilværksteder

Ved lastbilværksted forstås en virksomhed, som er godkendt til at udføre reparations- og vedligeholdelsesarbejde på motorkøretøjer over 3.000 kg totalvægt samt traktorer og entreprenørmateriel. Godkendelsen omfatter ikke reparation af indsprøjtningpumper.

5.4. Karosseriværksteder

Ved karosseriværksted forstås en virksomhed, som er godkendt til at udføre reparations- og vedligeholdelsesarbejde på motorkøretøjers karosseri og chassis.

5.5. Autoelektroværksted

Ved autoelektroværksted forstås en virksomhed, som er godkendt til at udføre reparations- og vedligeholdelsesarbejde på motor-køretøjers elektriske anlæg.

5.6. Dieseludstyrsværksteder

Ved dieseludstyrsværksted forstås en virksomhed, som er godkendt til at udføre reparations- og vedligeholdelsesarbejde på indsprøjtningpumper og øvrigt dieseludstyr.

5.7. Motorcykelværksteder

Ved motorcykelværksted forstås en virksomhed, som er godkendt til at udføre reparations- og vedligeholdelsesarbejde på motorcykler.

5.8.

Andre værksteder med specielt arbejdsområde ud over de i stk. 5.1 - 5.7 nævnte værkstedstyper kan myndighederne godkende til at udføre reparations- og vedligeholdelsesarbejde på et specielt afgrænset arbejdsområde. Myndighederne fastsætter nærmere bestemmelser om de krav, der skal stilles til en sådan godkendelse.

§ 3. Virksomheder, som er undtaget fra kravet om godkendelse

1. Komponentværksted

Værksted med specielt udstyr og kvalifikationer kan uden godkendelse efter disse bestemmelser foretage reparations- og vedligeholdelsesarbejde på afmonterede dele af køretøjer, forudsat at værkstedet selv ikke foretager af- og påmontering af delene. I tvivlstilfælde afgør myndighederne, om kravet til specielt udstyr og kvalifikationer er opfyldt. Værksted, som også foretager af- og påmontering, må være godkendt, jfr. § 2.

2. Fabrikant

Virksomhed, som fremstiller køretøjer eller dele og udstyr til køretøjer, kan uden godkendelse efter disse bestemmelser foretage montering, reparations- og vedligeholdelsesarbejde af køretøjer eller dele, som er fremstillet af virksomheden.

§ 4. Specielle tilladelser

Myndighederne kan i særlige tilfælde tillade, at et værksted, som ikke opfylder kravene til godkendelse efter disse bestemmelser, udfører reparations- og vedligeholdelsesarbejde. Sådanne tilladelser kan gives til værksted, som er i drift, men som ikke fuldt ud opfylder kravene til godkendelse.

Tilladelse som ovennævnt gives for et tidsrum, som myndighederne fastsætter, dog ikke for mere end 1 år.

Kap. II. Pligter, som autorisationen medfører

§ 5. Almindelige pligter

Værkstedsledelsen skal sørge for, at værkstedet opfylder vilkårene for autorisation.

Den administrative leder har det egentlige ansvar for værkstedsvirksomheden.

Den tekniske leder skal lede reparationsvirksomheden.

Han skal sørge for, at arbejdet udføres fagligt korrekt, og at der bliver holdt tilfredsstillende orden i værkstedet. Den tekniske leder skal ligeledes sørge for, at værkstedet ikke modtager reparationsopgaver, som overstiger værkstedets kompetence eller overskrider det område, som autorisationen gælder for.

§ 6. Fakturering m.v.

1. Udover de krav, som stilles til den almindelige bogføringspligt, skal værkstedet have et sådant kontrolsystem, at arbejdsløn og reservedele bliver opført korrekt på de enkelte arbejdsordrer. Videre skal der føres bilag over, hvilke arbejdsopgaver den enkelte reparatør har udført.
2. Der skal udleveres specificeret regning for den enkelte reparation, således at reservedele, arbejdsløn m.v. fremgår tydeligt.

§ 7. Oplysningspligt

1. Virksomheden skal give underretning til myndighederne, når der indtræder ændringer ved værkstedet, som berører den administrative eller tekniske leder samt ved væsentlige ændringer af lokaler, værktøj eller udstyr.
2. Værkstedet kan pålægges at give myndighederne de oplysninger, der er nødvendige for kontrol af virksomheden.

§ 8. Dokumentation af autorisation

1. Der udleveres værkstedet skilt og autorisationsbevis (jfr. §§ 10 og 16). Værkstedet, som har autorisation, der omfatter flere typer værksteder, skal have skilt og autorisationsbevis for hver af typerne.
2. Reparationsvirksomhed, som omfattes af bestemmelserne i disse forskrifter, må ikke sættes i gang, før skilt og autorisationsbevis er tildelt.
3. Den administrative og den tekniske leder skal have gyldigt autorisationsbevis.
4. Autorisationsskiltet skal være placeret på et hensigtsmæssigt sted på den udvendige side af værkstedet, godt synligt for publikum.

Autorisationsbeviset skal opbevares i virksomheden og kunne forevises for kontrolmyndighederne på forlangende.

Kap. III. Administrative bestemmelser

§ 9. Ansøgning om autorisation

Ansøgning om autorisation af værksted, administrativ leder eller teknisk leder indsendes til de respektive myndigheder på en speciel blanket.

§ 10. Tildeling af autorisation

1. Autorisation af værkstedet sker ved, at de respektive myndigheder tildeler værkstedet et autorisationsbevis på en speciel blanket og et godkendelsesskilt for hver af de typer værksteder, som autorisationen omfatter.
2. Autorisation af administrativ eller teknisk leder sker ved, at de respektive myndigheder tildeler et autorisationsbevis på en speciel blanket.

§ 11. Inddragelse af autorisation

1. Myndighederne kan inddrage et værksteds autorisation, dersom det ikke opfylder de vilkår, som er fastsat i kap. II. Efter at autorisationen er inddraget, tildeles værkstedet en frist på mindst 1 måned til at afvikle virksomheden eller rette forholdet.
Inddragelsen af autorisationen sker ved, at myndighederne inddrager værkstedets autorisationsbevis og autorisationsskilt.
2. Myndighederne kan inddrage en administrativ eller en teknisk leders autorisation, dersom de forsømmer de pligter, de er pålagt (jfr. §§ 5 og 6). Inddragelse af autorisation sker ved, at myndighederne inddrager autorisationsbeviset.
3. Inddragelse af autorisationsbeviset for den administrative eller den tekniske leder medfører samtidig inddragelse af værkstedets autorisation (jfr. dog § 4).

§ 12. Ankebestemmelser

1. Afgørelser, som træffes af myndighederne, og som medfører afslag på ansøgning om autorisation af værksted, administrativ eller teknisk leder, kan indklages for ankeudvalget (jfr. § 24).

2. Afgørelser, som træffes af myndighederne, og som medfører inddragelse af autorisation af værksted, administrativ eller teknisk leder, kan indklages for ankeudvalget, jfr. § 24.
3. Klager må være tilsendt ankeudvalget senest 1 måned efter meddelelsen om myndighedernes afslag.
4. Ankeudvalgets bestemmelser kan indbringes til civilretlig behandling.

§ 13. Kontrolbestemmelser

1. Myndighederne fører kontrol med, at værkstederne til enhver tid opfylder de krav, der stilles for at opnå autorisation, jfr. §§ 5 - 6 og §§ 17 - 23.
2. Myndighederne skal ligeledes føre kontrol med, at der ikke udføres andet autorisationspligtigt arbejde, end det, der er omfattet af autorisationen.
3. Myndighederne skal føre kontrol med, at autorisationspligtigt arbejde ikke bliver udført på andre end de autoriserede værksteder.
4. Til supplerende af den kontrol, myndighederne fører, kan ankeudvalget eller personer valgt af myndighederne også varetage kontrollen.
5. Værksteder eller personer, som udfører arbejde i strid med de i nærværende lov fastlagte bestemmelser, anmeldes til politiet.

§ 14. Brug af afgifter

Til dækning af udgifterne i forbindelse med autorisation og kontrol af værksteder betales en årlig afgift.

Afgiften fastsættes på grundlag af beskæftigede faglærte arbejdere.

§ 15. Oplæring og prøve

1. Myndighederne kan i samarbejde med de berørte organisationer iværksætte uddannelse for værkstedspersonale og kan bestemme, at sådan oplæring skal indgå som en del af vilkårene for autorisation som administrativ eller teknisk leder.

2. Parterne fastsætter oplæringens omfang samt godkender undervisningsstederne.
3. Myndighederne bestemmer, om der skal aflægges prøve efter gennemgået oplæring, og hvordan prøven skal afvikles.

Parterne udnævner censorer i de enkelte fag og fastsætter godtgørelse for censorarbejdet.

§ 16. Autorisationsskilt m.v.

1. Autorisationsskilt som nævnt i § 8 og § 10 skal være som vist nedenfor for de forskellige typer værksteder.

2. Autoriseret værksted kan på brevark m.v. benytte mærke, som har samme form som autorisationsskiltet.

Kap. IV. Vilkår for tildeling af autorisation

§ 17. Almindelige vilkår

Værkstedet må have egnet personale, værktøj og udstyr og reparationsdata m.v., lokaler og opbevaringsplads for køretøjer samt være godt vedligeholdt og i en sådan orden, at fuldstændige og rationelle reparations- og vedligeholdelsesarbejder kan udføres.

§ 18. Personale

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Værkstedspersonalet må være veluddannet, ligesom information og kontrol må gennemføres på en sådan måde, at de i § 5 og § 6 anførte regler nøje overholdes.

1.2. Den overvejende del af værkstedspersonalet må være uddannet på en sådan måde, at det fagligt kan godkendes til at udføre det pålagte reparationsarbejde.

Ved faglig godkendelse forstås, at den (de) pågældende har aflagt svendeprov efter lærlingelovens bestemmelser eller har opnået faglig godkendelse af organisationerne eller deltaget i specialkurser, der er godkendt af lærlingerådet.

1.3. Ved administrativ leder forstås den person, som er hovedansvarlig for værkstedsdriften. Værkstedets administrative leder skal godkendes af myndighederne efter nærmere fastlagte regler, jfr. stk. 2.

1.4. Ved teknisk leder forstås den person, som leder den egentlige reparationsvirksomhed, og som er ansvarlig for kvaliteten af det udførte arbejde.

Værkstedets tekniske leder skal godkendes af myndighederne efter nærmere fastlagte regler, jfr. stk. 3.

1.5. Den administrative og tekniske leder, som på mindre værksteder kan være samme person, bør være til stede i virksomheden. Ved fravær skal ansvaret delegeres til en kompetent stedfortræder.

2. Vilkår for godkendelse som administrativ leder

Som vilkår for godkendelse som administrativ leder stilles krav om, at vedkommende skal have et rimeligt kendskab til administration og regnskabsvæsen og mindst opfylde de krav, der stilles for at opnå næringsbrev.

Såfremt de fornødne kvalifikationer ikke kan dokumenteres, kan der af myndighederne forlanges supplerende teoretisk og praktisk uddannelse.

3. Vilkår for godkendelse som teknisk leder

Som vilkår for godkendelse til teknisk leder stilles de krav til uddannelse og praksis, som er fastsat i alternativerne under punkterne 3.1 til 3.11, eller uddannelse og praksis som anses at svare til disse krav.

Dersom den oparbejdede praksis ikke kan anses for at være tilstrækkelig, kan myndighederne forlange, at den praktiske oplæring suppleres med teoretisk oplæring, samt at der aflægges prøve.

Myndighederne fastsætter retningslinier for en sådan oplæring og prøve.

3.1. Teknisk leder af automobilværksted

3.1.1. Alternativ 1

Aflagt svendep prøve som automekaniker, autoelektromekaniker, karosseripladesmed og karosseribygger eller dermed ligestillet teknisk uddannelse.

Mindst 4 års praksis som fagarbejder.

Gennemgået branchekurser med teoretisk uddannelse i regnskabsforståelse, virksomhedsledelse m.v. efter nærmere af myndighederne fastsatte regler.

3.1.2. Alternativ 2

Aflagt svendep prøve som automekaniker, autoelektromekaniker, karosseripladesmed og karosseribygger eller dermed ligestillet teknisk uddannelse.

Mindst 2 års praksis som fagarbejder.

Bestået VF-eksamen ved de teknologiske institutters billinie.

3.1.3. Alternativ 3

Aflagt svendep prøve som automekaniker, autoelektromekaniker, karosseripladesmed og karosseribygger eller dermed ligestillet teknisk uddannelse.

Bestået eksamen som teknikumingeniør af maskin- eller produktionslinien.

Gennemgået branchekurser med teoretisk uddannelse i regnskabsforståelse, virksomhedsledelse m.v. efter nærmere af myndighederne fastsatte regler.

3.2. Teknisk leder af personbilværksted

Vilkårene, som er fastsat for automobilværksted, gælder også for personbilværksted.

3.3. Teknisk leder af lastbilværksted

Vilkårene, som er fastsat for automobilværksted, gælder også for lastbilværksted.

3.4. Teknisk leder af karosseriværksted

3.4.1. Alternativ 1

Aflagt svendep prøve som karosseripladesmed og karosseribygger og automekaniker, autoelektromekaniker eller dermed ligestillet teknisk uddannelse.

Mindst 4 års praksis som karosseripladesmed.

Gennemgået branchekurser med teoretisk uddannelse i regnskabsforståelse, virksomhedsledelse m.v. efter nærmere af myndighederne fastsatte regler.

3.4.2. Alternativ 2

Aflagt svendep prøve som karosseripladesmed og karosseribygger, automekaniker, autoelektromekaniker eller dermed ligestillet teknisk uddannelse.

Mindst 2 års praksis som fagarbejder.

Bestået VF-eksamen ved de teknologiske institutters billinie.

3.4.3. Alternativ 3

Aflagt svendep prøve som karosseripladesmed og karosseribygger, automekaniker, autoelektromekaniker eller dermed ligestillet teknisk uddannelse.

Bestået eksamen som teknikumingeniør af maskin- eller produktionslinien.

Gennemgået branchekurser med teoretisk uddannelse i regnskabsforståelse, virksomhedsledelse m.v. efter nærmere af myndighederne fastsatte regler.

3.5. Teknisk leder af autoelektroværksted

3.5.1. Alternativ 1

Aflagt svendep prøve som autoelektromekaniker, automekaniker, karosseripladesmed eller dermed ligestillet teknisk uddannelse.

Mindst 4 års praksis som autoelektromekaniker.

Gennemgået branchekurser med teoretisk uddannelse i regnskabsforståelse, virksomhedsledelse m.v. efter nærmere af myndighederne fastsatte regler.

3.5.2. Alternativ 2

Aflagt svendep prøve som autoelektromekaniker, automekaniker, karosseripladesmed eller dermed ligestillet teknisk uddannelse.

Mindst 2 års praksis som fagarbejder.

Bestået VF-eksamen ved de teknologiske institutters billinie.

3.5.3. Alternativ 3

Aflagt svendep prøve som autoelektromekaniker, automekaniker, karosseripladesmed eller dermed ligestillet teknisk uddannelse.

Bestået eksamen som teknikumingeniør af maskin- eller produktionslinien.

Gennemgået branchekurser med teoretisk uddannelse i regnskabsforståelse, virksomhedsledelse m.v. efter nærmere af myndighederne fastsatte regler.

3.6. Teknisk leder af dieseludstyrsværksted

Aflagt prøve efter nærmere retningslinier fastsat af myndighederne.

Mindst 4 års praksis som automekaniker, fortrinsvis beskæftiget med reparation af dieseludstyr.

Gennemgået branchekurser med teoretisk uddannelse i regnskabsforståelse, virksomhedsledelse m.v. efter nærmere af myndighederne fastsatte regler.

3.7. Teknisk leder af motorcykelværksted

Aflagt svendeprobe som automekaniker eller motorcykelmekaniker eller dermed ligestillet teknisk uddannelse.

2 års praksis som auto- eller motorcykelmekaniker.

§ 19. Lokaler

1. Almindelige bestemmelser

- 1.1. Med lokaler forstås de rum, som benyttes for at udføre de i forbindelse med reparationsvirksomheden nødvendige funktioner.
- 1.2. Værkstedslokalerne skal være godkendt af myndighederne, jfr. nedenstående regler, og skal iøvrigt opfylde de krav, der er fastsat i lovgivningen. (Bygnings-, Arbejderbeskyttelses-, Brand-, Elektricitetslovgivning m.v.).
- 1.3. Lokalerne må ikke benyttes til andet end egentlig reparationsvirksomhed, såfremt anden virksomhed medfører væsentlig ulempe for arbejdets udførelse.
- 1.4. Foruden egentligt værkstedslokale skal der også forefindes nødvendige personalerum samt kontorlokaler, reservedelslager og eventuelt specielle lokaler for aggregatreparationer.
- 1.5. Lokalerne bør være samlet på en sådan måde, at god intern kommunikation og kontrol er mulig.
- 1.6. Reparationsrummet skal have tilstrækkelig gulvflade i forhold til antal reparatører og tilstrækkelig loft- og porthøjde i forhold til de køretøjer, som skal repareres og det arbejde, som i henhold til godkendelsen kan udføres.

- 1.7. I værkstedet med mere end tre reparatører skal gulvfladen være større end det mindsteareal, som er angivet i stk. 2 for de forskellige værkstedstyper. Nødvendigt tillægsareal bestemmes af myndighederne i det enkelte tilfælde.

2. Specielle bestemmelser

2.1. Automobilværksted

- 2.1.1. Udover nødvendige arbejds- og birum skal det egentlige reparationslokale have et gulvareal på mindst 200 m^2 , såfremt der beskæftiges 3 mand på værkstedet eller derunder.
- 2.1.2. Ved større værksteder regnes der derudover med en reparationsplads pr. 2 reparatører.
- 2.1.3. Porthøjden skal være mindst 4,00 m, og der skal i værkstedslokalet være tilstrækkelig lofthøjde til at sikre, at køretøjerne kan løftes ved undervognsreparationer.
- 2.1.4. Ligeledes skal der tages hensyn til speciel stor taghøjde, såfremt værkstedet også beskæftiger sig med reparation af tippe-lad m.v.
- 2.1.5. Værkstedet skal være forsynet med reparationsborde eller lignende, som muliggør reparation af aggregater i umiddelbar nærhed af køretøjet.
- 2.1.6. Værkstedet skal have et tilstrækkeligt antal reparationspladser, som muliggør kontrol og reparationsarbejde af køretøjerne i stående stilling.
- 2.1.7. Reparationsgrave skal være forsynet med fastmonteret lysarmatur, som sikrer tilstrækkelig belysning af køretøjets undervogn og skal i øvrigt være indrettet i overensstemmelse med derom fastsatte regler.
- 2.1.8. Værkstedet skal være forsynet med et veldimensioneret udsugningsanlæg, som sikrer, at udstødning fra køretøjerne ikke forurener luften i reparationslokalet (ifølge retningslinjer fra Arbejds-tilsynet).

- 2.1.9. Til udførelse af styrtøjskontrol, rammemåling, lygtejustering m.v., skal værkstedet være forsynet med en plan reparationsplads, som muliggør en korrekt udførelse af disse reparationer.
- 2.1.10. Såfremt værkstedet udfører reparation og justering af dieselinnsprøjtningssystem, skal det være forsynet med et specielt rum for kontrol og reparation af dieselinnsprøjtningssystem.
- 2.1.11. Værkstedet skal efter reparation og/eller justering af innsprøjtningssystem forsyne disse med en mærkeplombe, som gør det muligt senere at identificere reparatøren.

2.2. Personbilværksted

- 2.2.1. Udover nødvendige arbejds- og birum skal det egentlige reparationslokale have et gulvareal på mindst 60 m², såfremt der beskæftiges 3 mand på værkstedet eller derunder.
- 2.2.2. Ved større værksteder regnes der derudover med en reparationsplads pr. 2 reparatører.
- 2.2.3. Porthøjden skal være mindst 3,00 m, og der skal i værkstedslokalet være tilstrækkelig lofthøjde til at sikre, at bilerne kan løftes ved undervognsreparationer.
- 2.2.4. Værkstedet skal være forsynet med reparationsborde eller lignende, som muliggør reparation af aggregater i umiddelbar nærhed af bilen.
- 2.2.5. Værkstedet skal have et tilstrækkeligt antal reparationspladser, som muliggør kontrol og reparationsarbejde af køretøjerne i stående stilling.
- 2.2.6. Reparationsgrave skal være forsynet med fastmonteret lysarmatur, som sikrer tilstrækkelig belysning af bilens undervogn og skal i øvrigt være indrettet i overensstemmelse med derom fastsatte regler.
- 2.2.7. Værkstedet skal være forsynet med et veldimensioneret udsugningssystem, som sikrer, at udstødningen fra bilerne ikke forurener luften i reparationslokalet.

- 2.2.8. Til udførelse af styrtøjskontrol, rammemåling, lygtejustering m.v., skal værkstedet være forsynet med en plan reparationsplads, som muliggør en korrekt udførelse af disse reparationer.
- 2.2.9. Såfremt værkstedet udfører reparation og justering af dieselindsprøjtningsanlæg, skal det være forsynet med et specielt rum for kontrol og reparation af dieselindsprøjtningsanlæg.
- 2.2.10. Værkstedet skal efter reparation og/eller justering af indsprøjtningspumper forsyne disse med en mærkeplombe, som gør det muligt senere at identificere reparatøren.

2.3. Lastbilværksted

- 2.3.1. Udover nødvendige arbejds- og birum skal det egentlige reparationslokale have et gulvareal på mindst 200 m^2 , såfremt der beskæftiges 3 mand på værkstedet eller derunder.
- 2.3.2. Ved større værksteder regnes der derudover med en reparationsplads pr. 2 reparatører.
- 2.3.3. Porthøjden skal være mindst 4,00 m, og der skal i værkstedslokalet være tilstrækkelig lofthøjde til at sikre, at køretøjerne kan løftes ved undervognsreparationer.
- 2.3.4. Ligeledes skal der tages hensyn til speciel stor taghøjde, såfremt værkstedet også beskæftiger sig med reparation af tippe-lad m.v.
- 2.3.5. Værkstedet skal være forsynet med reparationsborde eller lignende, som muliggør reparation af aggregater i umiddelbar nærhed af køretøjet.
- 2.3.6. Værkstedet skal have et tilstrækkeligt antal reparationspladser, som muliggør kontrol og reparationsarbejde af køretøjerne i stående stilling.
- 2.3.7. Reparationsgrave skal være forsynet med fastmonteret lysarmatur, som sikrer tilstrækkelig belysning af køretøjets undervogn og skal i øvrigt være indrettet i overensstemmelse med derom fastsatte regler.

- 2.3.8. Værkstedet skal være forsynet med et veldimensioneret udsugningsanlæg, som sikrer, at udstødningen fra køretøjerne ikke forurener luften i reparationslokalet.
- 2.3.9. Til udførelse af styrtøjskontrol, rammemåling, lygtejustering m.v., skal værkstedet være forsynet med en plan reparationsplads, som muliggør en korrekt udførelse af disse reparationer.
- 2.3.10. Såfremt værkstedet udfører reparation og justering af dieselsindsprøjtningssystem, skal det være forsynet med et specielt rum for kontrol og reparation af dieselsindsprøjtningssystem.
- 2.3.11. Værkstedet skal efter reparation og/eller justering af indsprøjtningssystem forsyne disse med en mærkeplombe, som gør det muligt senere at identificere reparatøren.

2.4. Karosseriværksted

- 2.4.1. Udover nødvendige arbejds- og birum skal det egentlige reparationslokale have et gulvareal på mindst 100 m^2 , såfremt der beskæftiges 3 mand på værkstedet eller derunder.
- 2.4.2. Ved større værksteder regnes der derudover med en reparationsplads pr. 2 reparatører.
- 2.4.3. Porthøjden skal være mindst 3,00 m, og der skal i værkstedslokalet være tilstrækkelig lofthøjde til at sikre, at køretøjerne kan løftes ved undervognsreparationer.
- 2.4.4. Værkstedet skal være forsynet med reparationsborde eller lignende, som muliggør reparation af aggregater i umiddelbar nærhed af køretøjet.
- 2.4.5. Værkstedet skal have et tilstrækkeligt antal reparationspladser, som muliggør kontrol og reparationsarbejde af køretøjerne i stående stilling.
- 2.4.6. Reparationsgrave skal være forsynet med fastmonteret lysarmatur, som sikrer tilstrækkelig belysning af bilens undervogn og skal i øvrigt være indrettet i overensstemmelse med derom fastsatte regler.

- 2.4.7. Værkstedet skal være forsynet med et veldimensioneret udsugningsanlæg, som sikrer, at udstødning fra køretøjerne ikke forurener luften i reparationslokalet.
- 2.4.8. Til udførelse af styrtøjskontrol, rammemåling, lygtejustering m.v., skal værkstedet være forsynet med en plan reparationsplads, som muliggør en korrekt udførelse af disse reparationer.

2.5. Autoelektroværksted

- 2.5.1. Udover nødvendige arbejds- og birum skal det egentlige reparationslokale have et gulvareal på mindst 40 m^2 , såfremt der beskæftiges 3 mand på værkstedet eller derunder.
- 2.5.2. Ved større værksteder regnes der derudover med en reparationsplads pr. 2 reparatører.
- 2.5.3. Porthøjden skal være mindst 3,00 m, og der skal i værkstedslokalet være tilstrækkelig lofthøjde til at sikre, at køretøjerne kan løftes ved undervogsreparationer.
- 2.5.4. Værkstedet skal være forsynet med et veldimensioneret udsugningsanlæg, som sikrer, at udstødning fra køretøjerne ikke forurener luften i reparationslokalet.
- 2.5.5. Værkstedet skal være forsynet med en plan reparationsplads, som muliggør en korrekt udførelse af lygtejustering o.lign.
- 2.5.6. Værkstedet skal have en egnet plads for opladning af batterier, som er godt ventileret og afskærmet mod gnister o.lign.

2.6. Dieseldstyrsværksted

- 2.6.1. Udover nødvendige arbejds- og birum skal det egentlige reparationslokale have et gulvareal på mindst 60 m^2 , såfremt der beskæftiges 3 mand på værkstedet eller derunder.
- 2.6.2. Ved større værksteder regnes der derudover med en reparationsplads pr. 2 reparatører.
- 2.6.3. Porthøjden skal være mindst 4,00 m, og der skal i værkstedslokalet være tilstrækkelig lofthøjde til at sikre, at køretøjerne kan løftes ved undervogsreparationer.

- 2.6.4. Værkstedet skal være forsynet med reparationsborde eller lignende, som muliggør reparation af aggregater i umiddelbar nærhed af køretøjet.
- 2.6.5. Værkstedet skal være forsynet med et veldimensioneret udsugningsanlæg, som sikrer, at udstødning fra køretøjerne ikke forurener luften i reparationslokalet.
- 2.6.6. Værkstedet skal være forsynet med et specielt lokale indrettet for kontrol og reparation af dieselindsprøjtningsanlæg.
- 2.6.7. Værkstedet skal efter reparation og/eller justering af indsprøjtningspumper forsyne disse med en mærkeplombe, som gør det muligt senere at identificere reparatøren.

2.7. Motorcykelværksted

- 2.7.1. Udover nødvendig arbejds- og birum skal det egentlige reparationslokale have et gulvareal på mindst 20 m^2 , i dette lokale skal lofthøjden være mindst $2\frac{1}{2} \text{ m}$.
- 2.7.2. Værkstedet skal være forsynet med et veldimensioneret udsugningsanlæg, som sikrer, at udstødning fra motorcyklerne ikke forurener luften i reparationslokalet.

§ 20. Håndværktøj, specialværktøj, maskiner og udstyr

Værkstedet skal benytte de maskiner og det værktøj og udstyr, som er angivet i denne paragraf for vedkommende værkstedstype.

Maskiner, værktøj og udstyr må være af god kvalitet og holdes i forsvarelig stand.

Såfremt antal, måle- og størrelsesområder m.v. ikke er angivet i mindstekravene nedenfor, kan myndighederne fastsætte nærmere bestemmelser under hensyntagen til det enkelte værksteds størrelse, arbejdsområde m.v.

1. AUTOMOBILVÆRKSTED

1.1. Håndværktøj

Håndværktøj til hver mekaniker, der gør det muligt at udføre de pålagte reparationsopgaver fuldt forsvarligt.

Mindestkravet til den enkeltes håndværktøj er:

2 stk. Stjerneskruetrækkere

1 - Skruetrækker 12"

1 - - 8"

1 - - 4"

1 - - 2"

1 - Vinkelskruetrækker

1 - Fladtang

1 - Vandpumpe-tang

1 - Kontakt-fil

1 - Konisk dorn 3/16"

1 - - 1/4"

1 - - 5/16"

1 - Cylindrisk dorn 3/16"

1 - - 1/4"

1 - - 5/16"

1 - Kørner 5"

1 - Fladmejsel 1/2" - 6"

1 - Krydsmejsel 1/4" - 6"

1 - Universalled

1 - Forlænger 3"

1 - - 5"

1 - - 10"

1 - Skrallenøgle

1 - Svingnøgle

1 - Oliekande

1 - Tænderørsnøgle 14 mm

1 - Værktøjskasse eller lignende

1 - Kuglehammer

1 - Penhammer

1 - Skiftenøgle 12"

1 - - 6"

1 - - 4"

- 1 stk. Bidetang 14 cm
- 1 - Sletfil
- 1 - Rundfil
- 1 - Nedstryger
- 1 - Ståltommestok
- 1 - Stålbørste

Dimensioner for nedennævnte værktøj efter behov i tommer og/eller millimeter:

- 1 sæt Fastnøgler, 6 stk. $3/8'' - 15/16''$
- 1 - Stjernenøgler, 5 stk. $7/16'' - 1''$
- 1 - Toppe, 13 stk. $3/8'' - 1''$

Desuden for pladesmede:

- 2 stk. Pladesakse (lige og skrå)
- 1 - Gummihammer
- 1 - Pansefil

Håndværktøj til opretning (modhold, opretterhamre og opretterskeer)

Skruetvinger

Spændestænger (gribetænger for pladearbejde)

1.2. Specialværktøj

Rivaler (stilbare med styr) som mindst dækker området mm

Faste rivaler efter behov

Komplet sæt-bor, som mindst dækker området 1 - 20 mm

Værktøj til afretning af ventilsæder (må kunne bearbejde hårdmetal-sæder)

Ventilmonteringsværktøj

Stempelringstang

Seegerringstænger

Gevindskæreværktøj i tommer (SAE eller UNF) og/eller i millimeter (M.M. eller S.I.), som mindst dækker måleområderne $1/8'' - 3/4''$ og/eller 4 - 18 mm

Værktøj for dobbeltkravning af bremse/dieselsrør

Værktøj for afskæring af bremse/dieselsrør

Honeværktøj til håndboremaskine for bearbejdning af bremsecylindre o.lign.

Nødvendige aftrækkere for kuglelejer, rat, hjul, polsko m.v.

Måleudstyr for kontrol af aksel, beliggenhed og diagonal mål

Retteskinner

Udstyr for popnitning

Momentnøgle, som mindst dækker måleområdet 0 - 200 fodpund (0 - 28 kgm)

Gasanalyator

Dyseprøveapparat

Undertryk- og trykmåler for lavtrykssystemet i diselanlæg

Værktøj til rensning af dyser

Mikrometer for udvendig måling, som mindst dækker måleområdet 0-125 mm (0 - 5"). Målenøjagtighed mindst 1/100 mm (1/1000")

Mikrometer for indvendig måling, som mindst dækker måleområdet 25 - 125 mm (1" - 5"). Målenøjagtighed mindst 1/100 mm (1/1000")

Måleur for kron- og spidshjulsjustering. Målenøjagtighed mindst 1/100 mm

Fjedervægt for kron- og spidshjulsjustering, som mindst dækker måleområdet 0 - 5 kg. Målenøjagtighed mindst 1/10 kg eller tilsvarende specialværktøj

Målebånd (10 m)

Vinkler (store og små)

Måleværktøj for indstilling og justering af styretøj

Ventilsøgere i millimeter og tommer

Kompressionsmåler for dieselmotorer og benzinmotorer

Vakuummeter

Lækagemåler

Trykmåler for kølerdæksler

Benzinpumpestrykmåler

Olietrykmåler

Lufttrykmåler for hjul

Frostvæskemåler

Omdrejningstæller

Måleudstyr for trykluftbremser

Voltmeter, målenøjagtighed mindst 1/10 volt

Ampéremeter. Målenøjagtighed mindst 1/10 ampère

Ohmmeter

Lygteprøveapparat

Growler

Tændingslampe

Camvinkelmåler

Spole- og kondensatorprøver

Prøvelampe

Flydevægt og celleprøver

Maskine for nitning af bremsebelægning eller ovn for pålimning af bremsebelægning

Hjulbalanceringsapparat og evt. hjulspinner

1.3. Maskiner

Ventilslibemaskine med udstyr til afretning af ventilstammer, løftere og vippearne

Bænk eller søjleboremaskine

Håndboremaskine (elektrisk eller trykluftdrevet)

Bænklibemaskine (smergelsten)

Drejebænk for afdrejning af kommutatorer

1.4. Udstyr

Faste og/eller transportable arbejdsborde i nødvendigt omfang (bord- og bænkepladerne skal have tilstrækkelig styrke og overflader, der er lette at holde rene)

Trykluftanlæg med nødvendigt udstyr

Løfteudstyr for motorer

Autogensvejseapparat med skærebrænder

Udstyr for blød- og hårdlodning

Elektrisk svejseapparat og/eller CO₂-anlæg

Retteplan eller dozer med udstyr

Hydraulisk karosseridonkraft med udstyr

Værktøj for af- og påmontering af dæk

Batteriladeapparat

Udstyr til delevask

Donkraft (størrelse efter behov)

Bukke efter behov (mindst 2 stk. pr. arbejdsplads)

Lift eller grav

Hydraulisk presse med pressekraft på mindst tons

Skruestikke

Tryksmøreudstyr

Gearoliepumper

Håndlamper (mindst 1 stk. pr. mand)

Liggebrædder efter behov

Overtræk til skærme og sæder

Spildbakker (aftapningsdunke og kår)

2. PERSONBILVÆRKSTED

2.1. Håndværktøj

Håndværktøj til hver mekaniker, der gør det muligt at udføre de pålagte reparationsopgaver fuldt forsvarligt.

Mindestkravet til den enkeltes håndværktøj er:

2 stk. Stjerneskruetrækkere

1 - Skruetrækker 12"

1 - - 8"

1 - - 4"

1 - - 2"

1 - Vinkelskruetrækker

1 - Fladtang

1 - Vandpumpe-tang

1 - Kontakt-fil

1 - Konisk dorn 3/16"

1 - - - 1/4"

1 - - - 5/16"

1 - Cylindrisk dorn 3/16"

1 - - - 1/4"

1 - - - 5/16"

1 - Kørner 5"

1 - Fladmejsel 1/2" - 6"

1 - Krydsmejsel 1/4" - 6"

1 - Universalled

1 - Forlænger 3"

1 - - 5"

1 - - 10"

1 - Skrallenøgle

1 - Svingnøgle

1 - Oliekande

1 - Tænderørnøgle 14 mm

1 - Værktøjskasse eller lignende

1 - Kuglehammer

1 - Penhammer

1 - Skiftenøgle 12"

1 - - 6"

1 - - 4"

- 1 stk. Bidetang 14 cm
- 1 - Sletfil
- 1 - Rundfil
- 1 - Nedstryger
- 1 - Ståltommestok
- 1 - Stålbørste

Dimensioner for nedennævnte værktøj efter behov i tommer og/eller millimeter:

- 1 sæt Fastnøgler, 6 stk. $3/8''$ - $15/16''$
- 1 - Stjernenøgler, 5 stk. $7/16''$ - $1''$
- 1 - Toppe, 13 stk. $3/8''$ - $1''$

2.2. Specialværktøj

Maskine for nitning af bremsebelægning

Hjulafbalanceringsapparat og evt. hjulspinner

Rivaler (stilbare med styr), som mindst dækker området 10 - 35 mm

Faste rivaler efter behov

Komplet sæt-bor, som mindst dækker området 1 - 20 mm

Værktøj til afretning af ventilsæder (må kunne bearbejde hårdmetal-sæder)

Ventilmonteringsværktøj

Stempelringstang

Seegerringstænger

Gevindskæreværktøj i tommer (SAE eller UNF) og/eller i millimeter (M.M. eller S.I.), som mindst dækker måleområderne $1/8''$ - $3/4''$ og/eller 4 - 18 mm

Værktøj for dobbeltkravning af bremsedieselsrør

Værktøj for afskæring af bremsedieselsrør

Honeværktøj til håndboremaskine for bearbejdning af bremsecylindre o.lign.

Nødvendige aftrækkere for kuglelejer, rat, hjul, polsko m.v.

Måleudstyr for kontrol af aksel, beliggenhed og diagonalmål

Retteskiner

Momentnøgle, som mindst dækker måleområdet 0 - 200 fodpund (0 - 28 kgm)

Mikrometer for udvendig måling, som mindst dækker måleområdet 0 - 125 mm (0 - 5"). Målenøjagtighed mindst $1/100$ mm ($1/1000''$)

Mikrometer for indvendig måling, som mindst dækker måleområdet
0 - 125 mm (0 - 5"). Målenøjagtighed mindst 1/100 mm (1/1000")

Måleur for kron- og spidshjulsjustering. Målenøjagtighed mindst
1/100 mm (1/1000")

Fjedervægt for kron- og spidshjuljustering, som mindst dækker
måleområdet 0 - 5 kg. Målenøjagtighed mindst 1/10 kg eller
tilsvarende specialværktøj

Målebånd (10 m)

Vinkler (store og små)

Måleværktøj for indstilling og justering af styretøj

Ventilsøgere i millimeter og tommer

Kompressionsmåler for diesel- og benzinmotorer

Vakuummeter

Lækagemåler

Trykmåler for kølerdæksler

Benzinpumpestrykmåler

Olietrykmåler

Lufttrykmåler for hjul

Frostvædskemåler

Omdrejningstæller

Voltmeter. Målenøjagtighed mindst 1/10 volt

Ampéremeter. Målenøjagtighed mindst 1/10 ampère

Ohmmeter

Lygteprøveapparat

Tændingslampe

Camvinkelmåler

Spole- og kondensatorprøver

Prøvelampe

Flydevægt og celleprøver

Gasanalysator

2.3. Maskiner

Ventilslibemaskine med udstyr til afretning af ventilstammer,
løftere og vippearmer

Bænk eller søjleboremaskine

Håndboremaskine (elektrisk eller trykluftdrevet)

Bænkslipemaskine (smærgelsten)

2.4. Udstyr

Faste og/eller transportable arbejdsborde i nødvendigt omfang
(bord- og bænkepladerne skal have tilstrækkelig styrke og
overflader, der er lette at holde rene)

Trykluftanlæg med nødvendigt udstyr

Løfteudstyr for motorer

Autogensvejseapparat med skærebrænder

Elektrisk svejseapparat og/eller CO₂-anlæg

Batteriladeapparat

Udstyr til delevask

Donkraft størrelse efter behov, dog mindst 1 stk. pr.
2 reparationspladser

Bukke efter behov, mindst 2 stk. pr. reparationsplads

Lift eller grav

Hydraulisk presse med pressekraft på mindst ... tons

Skruestikke

Tryksmøreudstyr

Håndlampe (mindst 1 stk. pr. mand)

Liggebrædder efter behov

Gearoliepumper

Overtræk til skærme og sæder

Spildebakker (aftapningsdunke og kar)

Værktøj til af- og påmontering af dæk

Udstyr for blød- og hårdlodning

3. LASTBILVÆRKSTED

3.1. Håndværktøj

Håndværktøj til hver mekaniker, der gør det muligt at udføre de pålagte reparationsopgaver fuldt forsvarligt.

Minstekravet til den enkeltes håndværktøj er:

2 stk. Stjerneskruestrækere

1 - Skruetrækker 12"

1 - - 8"

1 - - 4"

1 - - 2"

1 - Vinkelskruestrækker

1 - Fladtang

1 - Vandpumpe-tang

1 - Kontakt-fil

1 - Konisk dorn 3/16"

1 - - - 1/4"

1 - - - 5/16"

1 - Cylindrisk dorn 3/16"

1 - - - 1/4"

1 - - - 5/16"

1 - Kørner 5"

1 - Fladmejsel 1/2" - 6"

1 - Krydsmejsel 1/4" - 6"

1 - Universalled

1 - Forlanger 3"

1 - - 5"

1 - - 10"

1 - Skrallenøgle

1 - Svingnøgle

1 - Oliekande

1 - Tænderørsnøgle 14 mm

1 - Værktøjsskabe eller lignende

1 - Kuglehammer

1 - Penhammer

1 - Skiftenøgle 12"

1 - - 6"

1 - - 4"

- 1 stk. Bidetang 14 cm
- 1 - Sletfil
- 1 - Rundfil
- 1 - Nedstryger
- 1 - Ståltommestok
- 1 - Stålbørste

Dimensioner for nedennævnte værktøj efter behov i tommer og/eller millimeter:

- 1 sæt Fastnøgler, 6 stk. $3/8''$ - $1\frac{1}{2}''$
- 1 - Stjernenøgler, 5 stk. $7/16''$ - $1''$
- 1 - Toppe, 13 stk. $3/8''$ - $1''$

3.2. Specialværktøj

Maskine for nitning af bremsebelægning

Hjulafbalanceringsapparat og evt. hjulspinner

Rivaler (stilbare med styr), som mindst dækker området mm

Faste rivaler efter behov

Komplet sæt-bor, som mindst dækker området 1 - 20 mm

Værktøj til afretning af ventilsæder (må kunne bearbejde hårdmetal-sæder)

Ventilmonteringsværktøj

Stempelringstang

Seegerringstænger

Gevindskæretøj i tommer (SAE eller UNF) og/eller i millimeter (M.M. eller S.I.), som mindst dækker måleområderne $1/8''$ - $3/4''$ og/eller 4 - 18 mm

Værktøj for dobbeltkravning af bremседieselrør

Værktøj for afskæring af bremседieselrør

Honeværktøj til håndboremaskine for bearbejdning af bremsecylindre o.lign.

Nødvendige aftrækere for kuglelejer, rat, hjul, polsko m.v.

Måleudstyr for kontrol af aksel, beliggenhed og diagonal mål

Retteskiner

Momentnøgle, som mindst dækker måleområdet 0 - 200 fodpund (0 - 28 kgm)

Dyseprøveapparat

Gasanalysator

Undertryk- og trykmåler for lavtrykssystemet i dieselanlæg

Værktøj til rensning af dyser

Mikrometer for udvendig måling, som mindst dækker måleområdet
0 - 125 mm (0 - 5"). Målenøjagtighed mindst 1/100 mm (1/1000")

Mikrometer for indvendig måling, som mindst dækker måleområdet
25 - 125 mm (1" - 5"). Målenøjagtighed mindst 1/100 mm (1/1000")

Måleur for kron- og spidshjulsjustering. Målenøjagtighed
mindst 1/100 mm (1/1000")

Fjedervægt for kron- og spidshjulsjustering, som mindst dækker
måleområdet 0 - 5 kg. Målenøjagtighed mindst 1/10 kg eller til-
svarende specialværktøj

Målebånd (10 m)

Vinkler (store og små)

Måleværktøj for indstilling og justering af styretøj

Ventilsøgere i millimeter og tommer

Kompressionsmåler for diesel- og benzinmotorer

Vakuummeter

Lækagemåler

Trykmåler for kølerdæksler

Benzinpumpetrykmåler

Olietrykmåler

Lufttrykmåler for hjul

Frostvæskemåler

Omdrejningstæller

Måleudstyr for tryklufthremser

Voltmeter, målenøjagtighed mindst 1/10 volt

Ampéremeter, målenøjagtighed mindst 1/10 ampére

Ohmmeter

Lygteprøveapparat

Tændingslampe

Canvinkelmåler

Spole- og kondensatorprøver

Prøvelampe

Flydevægt og celleprøver

3.3. Maskiner

Ventilslibemaskine med udstyr til afretning af ventilstammer,
løftere og vippearne

Bænk eller søjleboremaskine

Håndboremaskine (elektrisk eller trykluftdrevet)

Drejebænk for afdrejning af kommutatorer

3.4. Udstyr

Faste og/eller transportable arbejdsborde i nødvendigt omfang
(bord- og bænkepladerne skal have tilstrækkelig styrke og
overflade, der er lette at holde rene)

Trykluftanlæg med nødvendigt udstyr

Løfteudstyr for motoreer

Autogensvejsesapparat med skærebrænder

Udstyr for blød- og hårdlodning

Elektrisk svejseapparat og/eller CO₂-anlæg

Batteriladeapparat

Udstyr til delevask

Donkraft (størrelse efter behov dog mindst 1 stk. pr. 2 repara-
tionspladser)

Bukke efter behov, mindst 2 stk. pr. reparationsplads

Lift eller grav

Hydraulisk presse med pressekraft på mindst tons

Skruestikke

Tryksmøreudstyr

Håndlampe (mindst 1 stk. pr. mand)

Liggebrædder efter behov

Gearoliepumper

Overtræk til skærme og sæder

Spildebakker (aftapningsdunke og kar)

Værktøj til af- og påmontering af dæk

4. KAROSSERIVÆRKSTED

4.1. Håndværktøj

Håndværktøj til hver pladesmed, der gør det muligt at udføre de pålagte reparationsopgaver fuldt forsvarligt.

Mindstekravet til den enkeltes håndværktøj er:

2 stk. Stjerneskruetrækkere

1 - Skruetrækker 12"

1 - - 8"

1 - - 4"

1 - - 2"

1 - Vinkelskruetrækker

1 - Fladtang

1 - Vandpumpetang

1 - Konisk dorn 3/16"

1 - - - 1/4"

1 - - - 5/16"

1 - Cylindrisk dorn 3/16"

1 - - - 1/4"

1 - - - 5/16"

1 - Kørner 5"

1 - Fladmejsel 1/2" - 6"

1 - Krydsmejsel 1/4" - 6"

1 - Universalled

1 - Forlænger 3"

1 - - 5"

1 - - 10"

1 - Skrallenøgle

1 - Svingnøgle

2 - Pladesakse (lige og skrå)

1 - Værktøjskasse eller lignende

1 - Kuglehammer

1 - Penhammer

1 - Gummihammer

Håndværktøj til opretning (modhold, opretterhamre og opretterskeer)

Skruetvinger

Spændestænger (gribetænger for pladearbejde)

1 stk. Skiftenøgle 12"

1 - - 6"

1 - - 4"

- 1 stk. Bidetang 14 cm
- 1 - Sletfil
- 1 - Rundfil
- 1 - Panserfil
- 1 - Nedstryger
- 1 - Ståltommestok
- 1 - Stålbørste

Dimensioner for nedennævnte værktøj efter behov i tommer og/eller millimeter:

- 1 sæt Fastnøgler, 6 stk. $3/8'' - 15/16''$
- 1 - Stjernenøgler, 5 stk. $7/16'' - 1''$
- 1 - Toppe, 13 stk. $3/8'' - 1''$

4.2. Specialværktøj

Hjulafbalanceringsapparat og evt. hjulspinner

Komplet sæt-bor, som mindst dækker området 1 - 20 mm

Gevindskæretøj i tommer (SAE eller UNF) og/eller i millimeter (M.M. eller S.I.), som mindst dækker måleområderne $1/8'' - 3/4''$ og/eller 4 - 18 mm

Nødvendige aftrækkere for kuglelejer, rat, hjul, polsko m.v.

Måleudstyr for kontrol af aksel, beliggenhed og diagonal mål

Retteskinner

Udstyr for popnitning

Momentnøgle, som mindst dækker måleområdet 0 - 200 fodpund (0 - 28 kgm)

Målebånd (10 m)

Vinkler (store og små)

Måleværktøj for indstilling og justering af styretøj

Lygteprøveapparat

Prøvelampe

4.3. Maskiner

Bænk eller søjleboremaskine

Håndboremaskine (elektrisk eller trykluftdrevet)

Bænkslibemaskine (smergelsten)

4.4. Udstyr

Faste og/eller transportable arbejdsborde i nødvendigt omfang
(bord- og bænkepladerne skal have tilstrækkelig styrke og overflade, der er lette at holde rene)

Trykluftanlæg med nødvendigt udstyr

Løfteudstyr for motorer

Autogensvejseapparat med skærebrænder

Udstyr for blød- og hårdlodning

Elektrisk svejseapparat og/eller CO₂-anlæg

Retteplan eller dozer med udstyr

Hydraulisk karosseridonkraft med udstyr

Udstyr til delevask

Donkraft (størrelse efter behov dog mindst 1 stk. pr. 2 reparationspladser)

Bukke efter behov, mindst 2 stk. pr. reparationsplads

Lift eller grav

Skruestikke

Håndlampe (mindst 1 stk. pr. mand)

Liggebrædder efter behov

Overtræk til skærme og sæder

Spildebakker (aftapningsdunke og kar)

5. AUTOELEKTROVÆRKSTED

5.1. Håndværktøj

Håndværktøj til hver mekaniker, der gør det muligt at udføre de pålagte reparationsopgaver fuldt forsvarligt.

Mindestekravet til den enkeltes håndværktøj er:

2 stk. Stjerneskruetrækkere

1 - Skruetrækker 12"

1 - - 8"

1 - - 4"

1 - - 2"

1 - Vinkelskruetrækker

1 - Fladtang

1 - Vandpumpe-tang

1 - Kontakt-fil

1 - Konisk dorn 3/16"

1 - - - 1/4"

1 - - - 5/16"

1 - Cylindrisk dorn 3/16"

1 - - - 1/4"

1 - - - 5/16"

1 - Kørner 5"

1 - Fladmejsel 1/2" - 6"

1 - Krydsmejsel 1/4" - 6"

1 - Universalled

1 - Forlænger 3"

1 - - 5"

1 - - 10"

1 - Skrallenøgle

1 - Svingnøgle

1 - Oliekande

1 - Tændrørsnøgle 14 mm

1 - Værktøjskasse eller lignende

1 - Kuglehammer

1 - Penhammer

1 - Skiftenøgle 12"

1 - - 6"

1 - - 4"

- 1 stk. Bidetang 14 cm
- 1 - Sletfil
- 1 - Rundfil
- 1 - Nedstryger
- 1 - Ståltommestok
- 1 - Stålbørste

Dimensioner for nedennævnte værktøj efter behov i tommer og/eller millimeter:

- 1 sæt Fastnøgler, 6 stk. $3/8''$ - $15/16''$
- 1 - Stjernenøgler, 5 stk. $7/16''$ - $1''$
- 1 - Toppe, 13 stk. $3/8''$ - $1''$

5.2. Specialværktøj

Rivaler (stilbare ned styr), som mindst dækker området mm

Faste rivaler efter behov

Komplet sæt-bor, som mindst dækker området 1 - 20 mm

Gevindskæretøj i tommer (SAE eller UNF) og/eller i millimeter (M.M. eller S.I.), som mindst dækker måleområderne $1/8''$ - $3/4''$ og/eller 4 - 18 mm

Nødvendige aftrækkere for kuglelejer, rat, hjul, polsko m.v.

Momentnøgle, som mindst dækker måleområdet 0 - 200 fodpund (0 - 28 kgm)

Mikrometer for udvendig måling, som mindst dækker måleområdet 0 - 50 mm (0 - 2"). Målenøjagtighed mindst $1/100$ mm ($1/1000''$)

Mikrometer for indvendig måling, som mindst dækker måleområdet 0 - 50 mm (0 - 2"). Målenøjagtighed mindst $1/100$ mm ($1/1000''$)

Målebånd (10 m)

Vinkler (store og små)

Måleudstyr for trykluftbremser

Voltmeter. Målenøjagtighed mindst $1/10$ volt

Ampéremeter. Målenøjagtighed mindst $1/10$ ampère

Ohmmeter

Lygteprøveapparat

Growler

Gasanalysator

Kompressionsprøver

Tændingslampe
Camvinkelmåler
Spole- og kondensatorprøver
Prøvelampe
Flydevægt og celleprøve

5.3. Maskiner

Bænk eller søjleboremaskine
Håndboremaskine (elektrisk eller trykluftdrevet)
Bænkslibemaskine (smergelsten)
Drejbænk for afdrejning af kommutatorer

5.4. Udstyr

Faste og/eller transportable arbejdsborde i nødvendigt omfang
(bord- og bænkepladerne skal have tilstrækkelig styrke og
overflader, der er lette at holde rene)
Trykluftanlæg med nødvendigt udstyr
Udstyr for bløddodning
Batteriladeapparat
Udstyr til delevask
Donkraft (størrelse efter behov, dog mindst 1 stk. pr. 2 repara-
tionspladser)
Bukke efter behov - mindst 2 stk. pr. reparationsplads
Hydraulisk presse med pressekraft på mindst tons
Skruestikke
Håndlampe (mindst 1 stk. pr. mand)
Liggebrædder efter behov
Overtræk til skærme og sæder
Spildebakker (aftapningsdunke og kar)

6. DIESELUDSTYRSVÆRKSTED

6.1. Håndværktøj

Håndværktøj til hver mekaniker, der gør det muligt at udføre de pålagte reparationsopgaver fuldt forsvarligt.

Minstekravet til den enkeltes håndværktøj er:

2 stk. Stjerneskrueetrækkere

- 1 - Skruetrækker 12"
- 1 - - 8"
- 1 - - 4"
- 1 - - 2"
- 1 - Vinkelskrueetrækker
- 1 - Fladtang
- 1 - Vandpumpe-tang
- 1 - Kontakt-fil
- 1 - Konisk dorn 3/16"
- 1 - - - 1/4"
- 1 - - - 5/16"
- 1 - Cylindrisk dorn 3/16"
- 1 - - - 1/4"
- 1 - - - 5/16"
- 1 - Kørner 5"
- 1 - Fladmejsel 1/2" - 6"
- 1 - Krydsmejsel 1/4" - 6"
- 1 - Universalled
- 1 - Forlænger 3"
- 1 - - 5"
- 1 - - 10"
- 1 - Skrallenøgle
- 1 - Svingnøgle
- 1 - Oliekande
- 1 - Tændrørsnøgle 14 mm
- 1 - Værktøjskasse eller lignende
- 1 - Kuglehammer
- 1 - Penhammer
- 1 - Skiftenøgle 12"
- 1 - - 6"
- 1 - - 4"

- 1 stk. Bidetang 14 cm
- 1 - Sletfil
- 1 - Rundfil
- 1 - Nedstryger
- 1 - Ståltommestok
- 1 - Stålbørste

Dimensioner for nedennævnte værktøj efter behov i tommer og/eller millimeter:

- 1 sæt Fastnøgler, 6 stk. $3/8''$ - $15/16''$
- 1 - Stjernenøgler, 5 stk. $7/16''$ - $1''$
- 1 - Toppe, 13 stk. $3/8''$ - $1''$

6.2. Specialværktøj

Komplet sæt-bor, som mindst dækker området 1 - 20 mm

Seegerringsstænger

Gevindskæreværktøj i tommer (SAE eller UNF) og/eller i millimeter (M.M. eller S.I.), som mindst dækker måleområderne $1/8''$ - $3/4''$ og/eller 4 - 18 mm

Værktøj for dobbeltkravning af bremsedieselsrør

Værktøj for afskæring af bremsedieselsrør

Nødvendige aftrækere for kuglelejer, rat, hjul, polsko m.v.

Momentnøgle, som mindst dækker måleområdet 0 - 200 fodpund (0 - 28 kgm)

Dyseprøveapparat

Undertryk- og trykmåler for lavtrykssystemet i dieselanlæg

Værktøj til rensning af dyser

Mikrometer for udvendig måling, som mindst dækker måleområdet 0 - 125 mm (0 - 5"). Målenøjagtighed mindst $1/100$ mm ($1/1000''$)

Mikrometer for indvendig måling, som mindst dækker måleområdet 25 - 125 mm (1" - 5"). Målenøjagtighed mindst $1/100$ mm ($1/1000''$)

Målebånd (10 m)

Vinkler (store og små)

Kompressionsmåler for diesel- og benzinmotorer

Vakuummeter

Omdrejningstæller

6.3. Maskiner

Håndboremaskine (elektrisk eller trykluftdrevet)

Bækslibemaskine (smergelsten)

6.4. Udstyr

Faste og/eller transportable arbejdsborde i nødvendigt omfang
(bord- og bænkepladerne skal have tilstrækkelig styrke og
overflader, der er lette at holde rene)

Trykluftanlæg med nødvendigt udstyr

Udstyr for blød- og hårdlodning

Udstyr til delevask

Hydraulisk presse med pressekraft på mindst tons

Skruestikke

Håndlampe (mindst 1 stk. pr, mand)

Liggebrædder efter behov

Overtræk til skærme og sæder

Spildebakker (aftapningsdunke og kar)

7. MOTORCYKLEVÆRKSTED

7.1. Håndværktøj

Håndværktøj til hver mekaniker, der gør det muligt at udføre de pålagte reparationsopgaver fuldt forsvarligt.

Mindstekravet til den enkeltes håndværktøj er:

2 stk. Stjerneskruetrækkere

1 - Skruetrækker 12"

1 - - 8"

1 - - 4"

1 - - 2"

1 - Vinkelskruetrækker

1 - Fladtang

1 - Vandpumpe-tang

1 - Kontakt-fil

1 - Konisk dorn 3/16"

1 - - - 1/4"

1 - - - 5/16"

1 - Cylindrisk dorn 3/16"

1 - - - 1/4"

1 - - - 5/16"

1 - Kørner 5"

1 - Fladmejsel 1/2" - 6"

1 - Krydsmejsel 1/4" - 6"

1 - Universalled

1 - Forlænger 3"

1 - - 5"

1 - - 10"

1 - Skrallenøgle

1 - Svingnøgle

1 - Oliekande

1 - Tænderørsnøgle 14 mm

1 - Værktøjskasse eller lignende

1 - Kuglehammer

1 - Penhammer

1 - Skiftenøgle 12"

1 - - 6"

1 - - 4"

1 stk. Bidetang 14 cm

1 - Sletfil

1 - Rundfil

1 - Nedstryger

1 - Ståltommestok

1 - Stålbørste

Dimensioner for nedennævnte værktøj efter behov i tommer
og/eller millimeter:

1 sæt Fastnøgler, 6 stk. $\frac{3}{8}$ " - $\frac{15}{16}$ "

1 - Stjernenøgler, 5 stk. $\frac{7}{16}$ " - 1"

1 - Toppe, 13 stk. $\frac{3}{8}$ " - 1"

7.2. Specialværktøj

Rivaler (stilbare med styr), som mindst dækker området
Faste rivaler efter behov
Komplet sæt-bor, som mindst dækker området 1 - 20 mm
Værktøj til afretning af ventilsæder (må kunne bearbejde hårdmetalsæder)
Ventilmonteringsværktøj
Stempelringstang
Seegerringstænger
Gevindskæreværktøj i tommer (SAE eller UNF) og/eller i millimeter (M.M. eller S.I.), som mindst dækker måleområderne 1/8" - 3/4" og/eller 4 - 18 mm
Nødvendige aftrækkere for kuglelejer, rat, hjul, polsko m.v.
Retteskiner
Momentnøgle, som mindst dækker måleområdet 0 - 200 fodpund (0 - 28 kgm)
Mikrometer for udvendig måling, som mindst dækker måleområdet 0 - 50 mm (0 - 2"). Målenøjagtighed mindst 1/100 mm (1/1000")
Mikrometer for indvendig måling, som mindst dækker måleområdet 0 - 50 mm (0 - 2"). Målenøjagtighed mindst 1/100 mm (1/1000")
Ventilsøgere i millimeter og tommer
Kompressionsmåler for diesel- og benzinmotorer
Olietrykmåler
Lufttrykmåler for hjul
Voltmeter. Målenøjagtighed mindst 1/10 volt
Ampéremeter. Målenøjagtighed mindst 1/10 ampére
Ohmmeter
Lygteprøveapparat
Spole- og kondensatorprøver
Prøvelampe
Flydevægt og celleprøver

7.3. Maskiner

Bænk eller søjleboremaskine
Håndboremaskine (elektrisk eller trykluftdrevet)
Bænkslibemaskine (smergelsten)

7.4. Udstyr

Faste og/eller transportable arbejdsborde i nødvendigt omfang
(bord- og bænkepladerne skal have tilstrækkelig styrke og
overflader, der er lette at holde rene)
Trykluftanlæg med nødvendigt udstyr
Autogensvejseapparat med skærebrænder
Udstyr for blød- og hårdlodning
Batteriladeapparat
Udstyr til delevask
Hydraulisk presse med pressekraft på mindst tons
Skruestikke
Tryksmøreudstyr
Håndlampe (mindst 1 stk. pr. mand)
Spildebakker (aftapningsdunke og kar)
Værktøj til af- og påmontering af dæk

§ 21. Opbevaringsplads for køretøjer

Værkstedet bør have egnede pladser af tilstrækkelig størrelse for parkering af køretøjer, som skal eller er blevet repareret.

§ 22. Reparationsdata m.v.

Værkstedet skal være i besiddelse af hjælpemidler som reparationshåndbøger, indstillingsmål, lovmæssige bestemmelser m.v., der er nødvendige for at kunne udføre reparationsarbejdet på tilfredsstillende og korrekt måde.

De nævnte hjælpemidler skal opbevares i værkstedet og være let tilgængelige for de enkelte medarbejdere.

§ 23. Reservedele

Der skal forefindes et passende lager af hjælpematerialer og reservedele til de biler, på hvilke der udføres kontrol, reparations- og vedligeholdelsesarbejde. Dette lager må være organiseret på en sådan måde, at ekspeditionen til værkstedet kan ske, uden at arbejdet sinkes eller vanskeliggøres.

Kap. V. Ankeudvalg og overgangsbestemmelser.

§ 24. Ankeudvalg

1. Til behandling af eventuelle klager oprettes et ankeudvalg.
Ankeudvalget består af 5 medlemmer. Dersom det i forbindelse med behandling af forskellige sager viser sig nødvendigt, kan ankeudvalget suppleres med specielt sagkyndige.
2. Ankeudvalget virker som appelinstans ved klager over myndighedernes afgørelser og er desuden myndighederne behjælpelig med godkendelse og kontrol af værksteder.
3. Ankeudvalgets medlemmer udnævnes af Justitsministeriet.
Udvalget skal bestå af:
 - 1 repræsentant udpeget af automobilbranchen,
 - 1 repræsentant af automobilmekanikernes faglige organisation,
 - 1 repræsentant af Forbrugerrådet,
 - 1 repræsentant af Justitsministeriet
 samt
en formand udpeget af præsidenten for Østre Landsret.
4. De menige medlemmer af ankeudvalget skal have indgående branchekundskab og mindst opfylde de krav, der stilles for autorisation som administrativ og teknisk leder.
5. Behandling i ankeudvalget afskærer ikke de implicerede fra at videreføre sagen civilretsligt.

§ 25. Overgangsbestemmelser

Værksteder, som pr. ikke opfylder alle kravene for autorisation, kan godkendes og tildeles autorisationsbevis jfr. § 10, selvom alle krav i §§ 17 - 23 ikke er opfyldt.

Lokalerne må dog have en sådan standard, at de er egnede for den pågældende reparationsvirksomhed.

For disse værksteder afgør myndighederne i hvert enkelt tilfælde, i hvilket omfang det er rimeligt og forsvarligt at give dispensation fra disse bestemmelser.

Det skal af autorisationsbeviset yderligere fremgå, i hvilken udstrækning der er givet dispensation.

Ovennævnte dispensation tildeles kun den person, der ved lovens ikrafttræden har brugsretten til lokalerne, og dispensation indtages i almindelighed, når den pågældende afslutter værkstedsdriften.

F D M

F Æ L L E S U D V A L G E T
Frederiksborggade 18, 1397 Kbh. K.

10. maj 1973.

I forbindelse med færdselssikkerhedskommissionens behandling af spørgsmålet om indførelse af periodiske syn for personmotorvogne har kommissionen også drøftet spørgsmålet om straf for personer, der udfører reparationer af motorkøretøjer og herved gør sig skyldige i fejl og forsømmelser, således at motorkøretøjet ikke er i lovlig stand.

Der er ikke i dag hjemmel i færdselsloven til at pålægge reparatorer et sådant ansvar.

FDM's prøvestationer har ved talrige undersøgelser af nye og brugte motorkøretøjer konstateret mangler ved disse på grund af sløsedede eller ufagmæssige reparations- eller klargøringsarbejder. Dette sammenholdt med et stort antal sager, hvor der over for ejeren/brugeren nedlægges påstand om straf for mangler ved et motorkøretøj, underbygger - som også af færdselssikkerhedskommissionen udtalt - behovet for en udvidelse af ansvaret i medfør af færdselslovens § 4 til også at omfatte reparationer, således at man også ad denne vej får mulighed for at udvirke en forøgelse af trafiksikkerheden. Den helt overvejende del af ejere og brugere af motorkøretøjer er, for at kunne leve op til kravene i færdselslovens § 4, stk. 2, henvist til at lade eftersyn og reparationer foretage af reparatorer, og det må derfor anses for rimeligt og naturligt, at en reparator, der svigter en så vigtig opgave som en forsvarlig vedligeholdelse af et motorkøretøj er, også kan drages ind under færdselslovens ansvarsregler.

Ved en rimelig påtalebegrænsning til sager, hvor ansvaret ligger klart, vil man formentlig kunne begrænse de vanskeligheder og den arbejdsbyrde, en sådan udvidelse af færdselslovens § 4 vil indebære for politiet og domstolene.

Ud fra de ovenanførte betragtninger må Fællesudvalget tilslutte sig den opfattelse, at den person, som udfører et arbejde, hvorved færdselssikkerheden forringes, og som således svigter den tillid, den fagmæssigt ukyndige har udvist ham, også drages til ansvar.

FDM's juridiske konsulent, landsretssagfører Niels Th. Kjølbye har for FDM udarbejdet et forslag, som supplerer færdselslovens § 4, stk. 2, således, at det også vil være muligt at pålægge reparatører ansvar i medfør af færdselsloven. Ligeledes har landsretssagfører Kjølbye udarbejdet bemærkninger til forslaget.

Ved hoslagt at fremsende dette forslag samt bemærkningerne hertil, skal Fællesudvalget anmode ministeriet om at tage forslaget op til behandling og overvejelse med henblik på en lovændring.

Med venlig hilsen

På Fællesudvalgets vegne

sign. V. Lærkes

Forslag til lov om ændring af lov nr. 153 af 23. maj 1955, jfr.
lovbekendtgørelse nr. 231 af 27. juni 1961.

I lovens § 4 foreslås tilføjet som stykke 3:

"Den, der for ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet, udfører eller lader udføre arbejder bestående i reparation, fornyelse, eftersyn og justering af motorkøretøjer eller dets enkelte dele, er ansvarlig for fejl og forsømmelser ved sådant arbejde eller tilsynet hermed, for så vidt disse har til følge, at køretøjet ikke er i lovlig stand."

Bemærkninger til forslaget:

Den foreslåede bestemmelse tager sigte på at indføre et strafansvar ved siden af det i stykke 2 hjemlede ejer- og brugeransvar for den reparatør, som udviser fejl og forsømmelser i forbindelse med udførelse af reparationsarbejder m.v. på motorkøretøjer eller dets enkelte dele.

Reglen forudsættes også at kunne finde anvendelse, hvor et bestilt arbejde af et værksted delvis overgives til et andet værksted (underentreprenør), således at straffebestemmelsen også omfatter underentreprenøren.

Ifølge lovbestemmelsen kan ansvaret pålægges såvel den, der faktisk udfører arbejdet, som den, der lader arbejdet udføre ved en anden. Det er ikke hensigten hermed at indføre et objektivt strafansvar for reparatører, som på deres værksteder beskæftiger flere svende, lærlinge etc., og som derfor er praktisk afskåret fra at føre en effektiv kontrol med hver enkelt af de ansattes reparationsarbejder. På den anden side ses der at kunne forekomme tilfælde, hvor en reparatør ikke har udvist den fornødne påpasselighed med tilsynet med de hos ham ansatte eller har overladt arbejdet til ukvalificerede personer. Af hensyn til sådanne tilfælde vil det være naturligt at have en strafhjemmel. Det må i øvrigt overlades til domstolene nærmere at

drage grænsen for adgangen til at anvende bestemmelsen på de reparationer, som lader reparationsarbejde udføre af de hos dem ansatte.

På samme måde, som når der er tale om ejerens eller brugerens ansvar efter § 4, må domstolenes udgangspunkt være det, at der ikke bliver tale om strafansvar for arbejdsgiveren, hvis han kan føre bevis for at have truffet de ud fra sikkerhedshensyn nødvendige foranstaltninger med hensyn til tilsynet med udførelsen af reparationsarbejdet.

Rapport

afgivet af den arbejdsgruppe, der er nedsat for udvalget med den opgave at overveje, om der skal indføres en autorisationsordning for autoværksteder, og i bekræftende fald, hvorledes den skal udformes.

I december 1976 nedsatte justitsministeriet en arbejdsgruppe med den opgave at udarbejde en skitse til, hvad en autorisationsordning i givet fald skulle gå ud på, således at skitsen kunne danne baggrund for udvalgets videre drøftelser og eventuelt indgå i udvalgets betænkning.

Som medlemmer af arbejdsgruppen er udpeget dommer H. Rosenmeier som repræsentant for justitsministeriet, chefbilinspektør Folmer Kristiansen, sekretær Erik Jensen, Dansk Metalarbejderforbund, direktør Ernst Hartmann, Motorbranchens Arbejdsgiverforening, driftsingeniør Per Løgsted, Danmarks Automobil-Forhandler-Forening, konsulent Bjerre Trolle, Automobilforsikringsselskabernes Fællesråd, samt overingeniør Ib Grønvaldt, Forenede Danske Motorejere. Som sekretær for arbejdsgruppen har fungeret dommerfuldmægtig Otto Hedegaard Madsen.

Arbejdsgruppen har opfattet sit mandat således, at den alene skal tage stilling til de tekniske enkeltheder ved en eventuel autorisationsordning under den hypotetiske forudsætning, at der skal indføres en sådan. Medlemmernes deltagelse i arbejdsgruppen kan derfor ikke tages som udtryk for en stillingtagen til spørgsmålet om, hvorvidt der skal indføres en autorisationsordning.

På baggrund af arbejdsgruppens drøftelser under en række møder aflægges herved den nedenfor følgende rapport.

På arbejdsgruppens vegne, den 22. november 1978.

Sign. H. Rosenmeier

Indledning.

En autorisationsordning for autoværksteder må indeholde regler om nedennævnte emner. Ved udformningen af en autorisationsordning må der derfor tages stilling til, i hvilket omfang hvert emne skal reguleres i den:

- I. Omfanget af de arbejder, der skal være omfattet.
- II. Undtagelser.
- III. Autorisationstyper.
- IV. Uddannelseskrav til de autoriserede værksteders personale.
- V. Krav til lokaler.
- VI. Krav til teknisk udstyr.
- VII. Administration.
- VIII. Sanktioner.
- IX. Overgangsregler og dispensationsbestemmelser.

Hvert af disse punkter gennemgås nærmere i det følgende.

Rapporten afsluttes med et særligt afsnit om de teknologiske institutteres kontrolordninger.

Opmærksomheden henledes på bemærkningerne i afsnit VIII om, at arbejdsgruppen er villig til at fortsætte sit arbejde med henblik på en nærmere undersøgelse af, om der kan etableres et system, hvorefter ethvert værksted efter behov kan få kendskab til enhver fabriksforskrift.

I. Omfanget af de arbejder, der skal være omfattet.

Ved gennemgangen sondres mellem følgende dele af motorkøretøjerne:

- a. Bremses.
- b. Styretøj og hjulophæng.
- c. Det elektriske system.
- d. Motoren m.m.

e. Karrosseriet.

f. Chassisrammen.

Ad a. Bremsler.

Der sondres mellem:

a.1. Hydrauliske bremsler.

a.2. Tryklufbsbremsler.

a.3. Elektriske bremsler.

a.4. Påløbsbremsler.

Ad a.1. Hydrauliske bremsler.

Den almindelige opfattelse i arbejdsgruppen er, at ethvert arbejde vedrørende hydrauliske bremsler bør være omfattet af en autorisationsordning.

Grønvaldt mener dog, at der bør gøres undtagelse for justering af bremsler samt udskiftning af bremsetromler, -skiver, -klodser og -bakker med påmonteret bremsebelægning, kort sagt for alle arbejder vedrørende bremsedele, der ikke berøres af bremsevæske. Se begrundelsen nedenfor i afsnit II.A.

De øvrige medlemmer henviser til, at de nævnte bremsler kan være ret komplicerede, og at fejl ved deres udførelse kan have afgørende færdselssikkerhedsmæssig betydning. Specielt justeringer er ganske vist simple på visse konstruktioner, men det vil ikke være praktisk muligt at udforme regler, der klart og overskueligt afgrænser sådanne simple konstruktioner. Arbejdsgruppens medlemmer bortset fra Grønvaldt mener herefter, at også de af Grønvaldt nævnte arbejder bør være omfattet af en autorisationsordning.

Ad a.2. Tryklufbsbremsler.

Sådanne bremsler findes alene på større erhvervskøretøjer. Alle arbejder på dem bør være omfattet af en autorisationsordning.

Ad a.3. Elektriske bremser.

Sådanne bremser findes navnlig på visse typer påhængskøretøjer. Arbejder på dem kræver en sådan sagkundskab, at de undtagelsesfrit bør være omfattet af en autorisationsordning.

Ad a.4. Påløbsbremser.

Mekaniske påløbsbremser er af så simpel karakter, at arbejder på dem bør undtages fra en autorisationsordning.

For så vidt angår hydrauliske påløbsbremser eller andre hydrauliske påhængsvognsbremser henvises til det, der er anført foran under a.1. om hydrauliske bremser i al almindelighed.

Ad b. Styretøj og hjulophæng.

Med det straks nedennævnte forbehold fra Grønvaldts side er der enighed i arbejdsgruppen om, at alle arbejder vedrørende styretøj og hjulophæng er så komplicerede og har en sådan betydning for færdsels-sikkerheden, at de bør være omfattet af en autorisationsordning.

Grønvaldt mener dog, at udskiftning af særskilt monterede støddæmpere (ikke Macpherson) bør undtages. Herudover bør alle mekaniske styretøjsreparationer, navnlig justeringer og udskiftninger af bøsninger og kugleled m.v. efter Grønvaldts mening være undtaget, forudsat at reparationen ikke kræver brug af varme og helt specielle presseværktøjer. Om begrundelsen henvises til afsnit II. A.

Hjulskift bør ikke være omfattet af en autorisationsordning.

Ad c. Det elektriske system.

Grønvaldt mener, at arbejder på det elektriske system generelt bør undtages. Om begrundelsen herfor henvises til afsnit II. A.

Meningerne i arbejdsgruppen er delte med hensyn til, om justering af lygter bør undtages fra en autorisationsordning. For en undtagelse kan anføres, at den, hvis den fører til flere rigtigt justerede lygter, vil virke i retning af at fremme færdselssikkerheden.

Imod en undtagelse kan anføres, at køretøjsejerne ofte ikke selv vil være i stand til at kontrollere, om lygterne er rigtigt justeret.

Der er enighed om, at udskiftning af dynamo, starter, pærer, sikringer, viskerblade og arbejder på radio o.lign. bør undtages.

I øvrigt er der enighed blandt arbejdsgruppens medlemmer bortset fra Grønvaldt om, at arbejder på det elektriske system bør være omfattet af en autorisationsordning.

Ad d. Motoren m.m.

Der er enighed om, at reparation af karburator og justering af karburering som følge af forureningsfaren bør være omfattet af en autorisationsordning. Grønvaldt mener dog, at kun slutjusteringen bør være omfattet.

Der er enighed om, at indstilling af tænding og arbejder på udstødningssystemet ikke bør være omfattet af en autorisationsordning. Skærpede fremtidige krav om reduktion af støj, forurening og brændstofforbrug vil dog kunne medføre, at de nævnte arbejder bør omfattes.

Arbejder vedrørende gearkasse og differentiale vil kunne undtages fra en autorisationsordning, men en undtagelse af det nævnte indhold vil være uden større praktisk betydning.

Arbejder vedrørende kobling bør efter Grønvaldts opfattelse undtages. Om begrundelsen se nedenfor i afsnit II. A. Den almindelige opfattelse i arbejdsgruppen i øvrigt er, at arbejder vedrørende kobling ikke bør undtages fra en autorisationsordning. Dels er mange af dem komplicerede, dels kan de have væsentlig færdselssikkerhedsmæssig betydning.

Ad e. Karrosseri.

Karrosserireparationer kan opdeles i to hovedgrupper:

1. Reparationer, der er nødvendige for at bringe køretøjet tilbage til dets oprindelige stand, som forudsat ved typegodkendelsen, der baseres på køretøjets konstruktion og de offentlige regler med hensyn til driftssikkerhed og trafiksikkerhed.
2. Reparationer, der udelukkende tilsigter at tilfredsstille brugerens (ejerens) krav til køretøjets udseende og forebyggende vedligeholdelse, d.v.s. kosmetiske reparationer af små buler og lakskader i det omfang, disse ikke falder ind under pkt. 1.

En reparation på karrosseriet kan foretages ud fra følgende grundoperationer:

- a: Demontering af beskadigede komponenter.
- b: Udskiftning og- eller opretning.
- c: Montering.

Ved reparation vil disse forekomme i forskellige kombinationer og af forskellig sværhedsgrad. Fælles for alle karrosserireparationer er det at bibringe karrosseriet dets oprindelige egenskaber, såvel mål- og styrkemæssigt som kosmetisk.

Udover de egentlige karrosserikomponenter kan der forekomme reparation af komponenter, der er monteret i forbindelse med de nævnte karrosserikomponenter, som f.eks. ruder, dørlåse, hjælmlåse, lygter m.fl. Disse komponenter er underkastet offentlige regler med hensyn til funktionsdygtighed.

Endelig findes der en del udstyr, som er uden betydning for køretøjets brug og trafiksikkerhed, f.eks. antenner, pyntelister og emblemer.

I relation til vurderingen af, i hvilket omfang reparationer på karrosseriet bør medtages i en autorisationsordning, er det væsentligt, at man ser på brugernes egne muligheder for at foretage egentlige karrosserireparationer, og her vil disse reparationers tekniske krav til faciliteter og udstyr sætte en snæver grænse for de private reparationer.

Det vil derfor være naturligt, at grænsen mellem autorisation og undtagelserne herfra placeres ved de kosmetiske reparationer, d.v.s. opretning af små skader, udskiftning af mindre skruede og påklipsede detaljer, samt lakreparationer. De nævnte reparationer kan også karakteriseres som vedligeholdelsesarbejde bl.a. med det formål at modvirke rustdannelser.

Rustbeskyttelse bør opfattes som en vedligeholdelsesaktivitet, der bør undtages fra en autorisationsordning.

Ad d. Chassisramme.

Ethvert arbejde på en sådan bør være omfattet af en autorisationsordning.

II. Undtagelser.

Der må sondres mellem to typer af undtagelser, nemlig

A. Generelle undtagelser.

B. Undtagelser gående ud på, at køretøjsejerne selv må udføre et givet arbejde på deres eget køretøj.

Sondringen er nødvendig, da de synspunkter, der kan anføres for eller imod en given undtagelse, ikke uden videre er sammenfaldende, alt efter om undtagelsen placeres i den ene eller den anden af de to grupper.

Ad A. Generelle undtagelser.

Der sigtes til arbejder, som efter deres karakter overhovedet ikke skal være omfattet af en autorisationsordning, uanset om de udføres af køretøjsejeren selv, en nabo, en servicestation, et ikke autoriseret værksted, et redningskorps eller enhver anden.

Af arbejdsgruppens gennemgang foran under I. af omfanget af de arbejder, der skal være omfattet af en autorisationsordning, fremgår, at der er enighed i arbejdsgruppen om, at der i hvert fald bør foretages nedennævnte generelle undtagelser, d.v.s. at arbejder af

den nedennævnte karakter ikke bør være omfattet af en autorisationsordning:

Arbejder på mekaniske påløbsbremser.

Hjulskift.

Udskiftning af pærer, sikringer, viskerblade.

Arbejder på radio o.lign. ekstraudstyr.

Udskiftning af starter og dynamo.

Indstilling af tænding.

Arbejder på gearkasse og differentiale (uden større praktisk betydning).

Kosmetiske karrosserireparationer.

Rustbeskyttelse.

Grunden til, at de nævnte arbejder bør undtages, er for de flestes vedkommende, at de ikke har større færdselssikkerhedsmæssig eller miljømæssig betydning. De fleste af dem er tillige ret enkle. For en del af dem gælder også, at et forbud mod, at køretøjsejerne foretager dem på egen hånd, ikke kan ventes respekteret. Dette synspunkt har dog kun selvstændig betydning, hvis køretøjsejernes egne arbejder ikke undtages fra en autorisationsordning.

Med hensyn til justering af lygter er meningene delte i arbejdsgruppen. Der kan imidlertid i denne forbindelse henvises til, at der bør kunne udstedes begrænsede autorisationer, se herom i afsnit III om autorisationstyper. Der bør således formentlig kunne udstedes begrænsede autorisationer til servicestationer m.fl. til at udføre hjulafbalancering og lygtejustering samt mindre arbejder på det elektriske system m.m.

En særlig type arbejder, der bør undtages, er nødreparationer, d.v.s. kortvarige og foreløbige reparationer, der sigter til at bringe et havareret køretøj i stand til at køre til et autoriseret værksted til foretagelse af den endelige reparation. Nødreparationer bør

kunne foretages af enhver. Køretøjet skal naturligvis efter nødreparationen være i lovlig stand, da bl.a. føreren af køretøjet ellers vil ifalde strafansvar for overtrædelse af færdselslovgivningens krav til køretøjers udstyr og tilstand.

Det må i øvrigt fremhæves, at arbejdsgruppen har opfattet sit mandat således, at gruppen kun har skullet beskæftige sig med en eventuel autorisationsordning for reparationer. Arbejdsgruppen har således forudsat, at autorisationsordningen ikke skal omfatte produktion. Det forudsættes således, at fremstilling af køretøjer og komponenter til disse skal kunne foretages uden autorisation.

Sondringen mellem reparation og produktion giver imidlertid anledning til visse afgrænsningsvanskeligheder. Enkelte afgrænsningsspørgsmål skal nævnes.

Montering af komponenter i et køretøj bør anses som reparation, der skal være omfattet af autorisationsordningen (medmindre arbejder på den pågældende del af køretøjet er undtaget fra ordningen).

På den anden side bør komponentfabrikanter og disses importørers reparationer af egne komponenter være undtaget fra autorisationskravet. Komponentens efterfølgende montering skal foretages på et autoriseret værksted, jfr. foran.

Reparationer, der foretages af køretøjsimportører i forbindelse med klargøringseftersyn eller som garantireparationer, bør være omfattet af autorisationsordningen og bør derfor skulle foretages på et autoriseret værksted.

Grønvaldt, der er enig i, at der bør gøres de foran nævnte undtagelser fra en autorisationsordning, mener, således som det fremgår af gennemgangen foran under I, at der bør gøres en række yderligere undtagelser, d.v.s. at følgende arbejder yderligere bør undtages:

Bremserreparationer og -justeringer af dele, der ikke berøres af bremsevæske.

Styretøjsreparationer, der ikke kræver brug af varme eller helt specielle presseværktøjer.

Karburatorreparationer og justering af karburering bortset fra slutjusteringen.

Alle arbejder på det elektriske system.

Arbejder på kobling.

Som begrundelse bemærker Grønvaldt følgende:

Som det fremgår af afsnit B. nedenfor, ønsker Grønvaldt, at køretøjsejernes (og deres husstands) egne reparationer undtages, da en sådan undtagelse efter hans opfattelse vil virke i retning af at fremme færdselssikkerheden. Selv om køretøjsejernes egne reparationer imidlertid undtages, må det antages, at en række køretøjsejere på den ene side vil vige tilbage fra at foretage reparationer selv, men at de på den anden side af økonomiske grunde også vil vige tilbage fra at sætte køretøjet til reparation på et værksted. Det må imidlertid antages, at køretøjsejerne vil være villige til i videre omfang at lade foretage reparationer på servicestationer, af en kyn- dig nabo m.fl., da sådanne reparationer vil kunne udføres væsentligt billigere end på værkstederne. Det er derfor efter Grønvaldts opfattelse hensigtsmæssigt og i overensstemmelse med sigtet om at fremme færdselssikkerheden, at alle reparationsarbejder, der forsvarligt kan udføres uden for værkstederne, generelt undtages fra autorisationsordningen. Det anførte gælder efter Grønvaldts opfattelse de her omhandlede arbejder. Der er netop tale om arbejder, som er ret enkle at udføre og kontrollere, samtidig med, at de gennemgående har væsentlig færdselssikkerhedsmæssig betydning. En generel undtagelse, omfattende de nævnte arbejder, vil som følge af det anførte bevirke, at de vil blive udført - forsvarligt - i videre omfang, end hvis de ikke blev generelt undtaget. Undtagelsen vil derfor og som følge af

arbejdernes færdselssikkerhedsmæssige betydning virke i retning af at fremme færdselssikkerheden.

Ad B. Køretøjsejernes egne reparationer.

I den norske ordning er undtaget reparationsarbejder, der udføres af ejeren, medlemmer af hans husstand eller personer ansat hos ejeren.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at der ikke er tilstrækkelig grund til at undtage erhvervsvirksomheders reparationer af egne køretøjer. Erhvervsvirksomheders køretøjer må derfor sættes til reparation på et autoriseret værksted. Hvis erhvervsvirksomheden er så stor og har så mange køretøjer (typisk store vognmandsvirksomheder o.lign.), at det kan betale sig for den at opretholde eget værksted til reparation af virksomhedens køretøjer, må værkstedet autoriseres. Det skal dog i denne forbindelse fremhæves, at der bør være mulighed for at udstede begrænsede autorisationer, se nærmere om begrænsede autorisationer i afsnit III. om autorisationstyper. Begrænsede autorisationer vil bl.a. kunne komme på tale med hensyn til erhvervsvirksomheders reparationer af egne køretøjer.

Meningerne i arbejdsgruppen er delte med hensyn til private køretøjsejeres reparationer af egne køretøjer.

Grønvaldt, Folmer Kristiansen, Rosenmeier og Trolle mener, at private køretøjsejeres (og deres husstands) reparationer af egne køretøjer bør undtages.

Grønvaldt bemærker herom, at de private køretøjsejere, der selv udfører reparationsarbejder på deres eget køretøj, som alt overvejen- de hovedregel har skaffet sig en sådan kyndighed i reparationsarbejder på køretøjet, at de kan udføre dem forsvarligt. På grund af disse køretøjsejeres egen interesse i, at reparationen udføres forsvarligt, og fordi ejerne ikke er under andet tidspres, end hvad de selv fastsætter, vil de kunne udføre en reparation mindst lige så omhygge-

ligt som et værksted. Desuden henviser Grønvaldt til, at et forbud mod køretøjsejernes egne reparationer vil medføre, at en række reparationer, som køretøjsejerne ellers ville udføre, af økonomiske grunde overhovedet ikke udføres, eller at bilkøb helt udelukkes. Private køretøjsejeres og husstandens reparationer af egne køretøjer bør derfor efter Grønvaldts opfattelse undtages fra en autorisationsordning, da en sådan undtagelse hovedsagligt vil virke i retning af at fremme færdselssikkerheden.

Folmer Kristiansen bemærker, at et forbud mod køretøjsejernes egne reparationer ikke vil kunne administreres. Et forbud vil efter Folmer Kristiansens opfattelse virke uforståeligt for mange køretøjsejere, der - muligvis med rette - har den opfattelse, at de selv kender køretøjet bedre end udenforstående. Et forbud kan heller ikke ventes overholdt. Det vil være rent tilfældigt, hvilke - få - overtrædelser, der bliver opdaget.

Rosenmeier og Trolle tilslutter sig Folmer Kristiansens bemærkninger og fremhæver specielt, at det efter deres opfattelse er meget betænkeligt at indføre en regel som på forhånd må ventes overtrådt i vidt omfang, og som ikke kan håndhæves effektivt. Regler af denne karakter er medvirkende til at nedbryde respekten for lovgivningen.

Hartmann, Løgsted og Erik Jensen mener, at private køretøjsejeres reparationer af egne køretøjer ikke bør undtages, da dette vil være for betænkeligt set ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt og miljømæssigt synspunkt. Hartmann, Løgsted og Erik Jensen henviser desuden til, at en række arbejder under alle omstændigheder generelt må undtages, se foran under A.

III. Autorisationstyper.

Der bør kunne meddeles forskellige typer autorisation til forskellige typer værksteder, således som det også er tilfældet i Norge,

og således som det er foreslået i Dansk Metals- og Motorbranchens Arbejdsgiverforenings forslag.

Arbejdsgruppen har ikke fundet det nødvendigt at gå ind i en nærmere diskussion om, hvilke typer autorisationer, der skal kunne meddeles. Det forudsættes dog, at autorisationstyperne udformes nogenlunde som i overensstemmelse med Dansk Metals- og Motorbranchens Arbejdsgiverforenings forslag, d.v.s. at de gængse autorisationstyper kommer til at blive autorisation som hhv. personbilværksted, lastbilværksted, motorcykelværksted, karrosseriværksted og autoelektrværksted. (Det vil ikke være nødvendigt at medtage overbegrebet "automobilværksted", der er nævnt i forslaget, da dette begreb blot sigter til værksteder, der opfylder betingelserne for flere autorisationer, se herom straks nedenfor).

Der vil naturligvis intet være i vejen for, at det samme værksted opnår flere forskellige autorisationer, f.eks. både som personbilværksted og karrosseriværksted, under forudsætning af, at værkstedet opfylder betingelserne for hvert enkelt autorisationstype.

Der bør yderligere kunne udstedes begrænsede autorisationer, således at der i et vist omfang opstilles mindre omfattende betingelser for disse autorisationer end for hovedkategorierne.

Som eksempler på de begrænsede autorisationer, der efter arbejdsgruppens skøn navnlig vil kunne komme på tale, kan nævnes:

Autorisationer for mindre servicestationer o.lign. til at udføre hjulafbalancering og visse mindre arbejder på det elektriske system m.m. Der vil her kunne stilles væsentligt lempeligere krav med hensyn til udstyr end for personbilværksteder. Efter den overvejende opfattelse i arbejdsgruppen vil det næppe heller være nødvendigt at kræve, at der beskæftiges en faglært mekaniker til at udføre de omtalte arbejder, under forudsætning af, at arbejderne udføres af personer, der har gennemgået et specialkursus i deres udførelse.

Erik Jensen er dog betænkelig ved, at de nævnte arbejder generelt skal kunne udføres af ikke faglig arbejdskraft.

Et andet eksempel på begrænsede autorisationer vil være autorisation for komponentværksteder til reparation af de pågældende komponenter. Der skal dog i denne forbindelse henvises til, at fremstilling af komponenter og komponentproducenters reparationer af egne komponenter ikke vil kræve autorisation, se herom i afsnit II.

A. om generelle undtagelser.

Endvidere bør der kunne udstedes begrænsede autorisationer til vognmænd og andre erhvervsvirksomheder, der ejer et større antal køretøjer, gående ud på autorisation til visse nærmere angivne reparationer af egne køretøjer.

Arbejdsgruppen har forudsat, at autorisationen meddeles værkstedet som sådant. Arbejdsgruppen har drøftet, om autorisationen eventuelt i stedet bør meddeles den enkelte mekaniker. Det er imidlertid den overvejende opfattelse i arbejdsgruppen, at en sådan løsning af forskellige årsager vil være for upraktisk. Det skal imidlertid i denne forbindelse fremhæves, at kravene til uddannelse af værkstedspersonalet vil være det centrale punkt i en autorisationsordning. Der henvises herom til afsnit IV.

IV. Krav til de autoriserede værksteders personale.

A. Generelle bemærkninger.

Der er enighed i arbejdsgruppen om, at kravene til uddannelse af de autoriserede værksteders personale vil være det centrale punkt i en autorisationsordning. Selv om et værksted har alt nødvendigt udstyr, står og falder kvaliteten af dets arbejde med mekanikernes og lederens faglige dygtighed.

Der er ligeledes enighed om, at en autorisationsordning ikke nødvendigvis behøver medføre afgørende ændringer af de nuværende

mekanikeruddannelser eller af disses opbygning i forskellige kategorier og moduler.

Der er imidlertid forskellige opfattelser i arbejdsgruppen med hensyn til, om en autorisationsordning uden forbehold kan bygge på de eksisterende uddannelser, eller om en autorisationsordning må forudsætte mere eller mindre vidtgående skærper af de eksisterende uddannelseskrav.

Den overvejende opfattelse i arbejdsgruppen er, at en autorisationsordning må bygge på de eksisterende uddannelser, således at der ikke som forudsætning for indførelse af en autorisationsordning stilles krav om etablering af yderligere uddannelser end de eksisterende eller om skærpelse af de eksisterende uddannelseskrav på anden måde. Standpunktet kan også udtrykkes derhen, at de ansatte på et autoriseret værksted bør have samme uddannelsesniveau som det, de ansatte på gode værksteder har allerede nu. Sigtet med en autorisationsordning er i første række at gøre de dårlige værksteder gode.

Grønvaldt og Folmer Kristiansen mener, at uddannelseskravene vil udgøre et så centralt og væsentligt punkt i en autorisationsordning, at indførelse af en sådan nødvendigvis må forudsætte skærpelse af de nuværende uddannelseskrav eller i hvert fald en overbygning på disse. Afledt heraf vil der kunne opstå et stort behov for efteruddannelse. Overgangsordningers art og varighed må afpasses efter de eksisterende uddannelsesinstitutioners kapacitet, idet en vis kapacitetsudvidelse dog kan blive nødvendig.

B. Der er enighed i arbejdsgruppen om i øvrigt at bemærke følgende:

Værkstedspersonalet bør for den overvejende dels vedkommende bestå af, hvad der kort kan karakteriseres som faglærte mekanikere. Det er uden betydning, om den faglige uddannelse er erhvervet gennem mesterlære eller en EFG-uddannelse.

Der består flere forskellige faguddannelser, såvel inden for mesterlæreområdet som EFG-området, f.eks. uddannelse som automekaniker, motorcykelmekaniker, tungtvognsmekaniker, autoelektriker, karrosseripladesmed m.m. En nærmere redegørelse herfor skønnes ikke nødvendig i den foreliggende sammenhæng. Det må imidlertid fremhæves, at personalets faglige uddannelse tilsammen skal være relevant i forhold til værkstedets autorisation(er). En del af personalet på et værksted, der har autorisation som lastbilværksted, skal være faglærte tungtvognsmekanikere, personalet på et autoriseret autoelektrværksted skal være faglærte autoelektrikere etc. Der vil naturligvis intet være i vejen for, at den samme person har flere faguddannelser.

De nærmere enkeltheder i reglerne om hvilken eller hvilke faguddannelser de autoriserede værksteders personale skal have gennemgået, er et teknisk spørgsmål, der må løses ved den endelige udformning af reglerne om en autorisationsordning.

Det må i et vist, begrænset omfang være de autoriserede værksteder tilladt at beskæftige lærlinge, arbejdsmænd m.m. Arbejdsgruppen har ikke skønnet det nødvendigt på nuværende tidspunkt at udforme forslag til detaljerede regler herom.

Et autoriseret værksted skal have en leder, der skal godkendes af kontrolmyndigheden. Han bør have gennemgået den eller de faguddannelser, der kræves af værkstedets personale, eller en anden teknisk uddannelse, f.eks. som ingeniør.

V. Lokaler.

I lovgivningen om arbejdsmiljø indeholdes krav til erhvervsvirksomheders lokaler. Der kan til illustration henvises til Arbejdstilsynets publikation nr. 25 om projektering af erhvervsbyggeri. I publikationen gives oplysning om de krav, som arbejdstilsynet normalt

stiller for at godkende et nyt erhvervsbyggeri. Der stilles en lang række krav til loftshøjde, luftrum, belysning, temperatur, ventilation etc. etc. Den nævnte publikation angår direkte kun krav til nye erhvervsvirksomheder, men arbejdstilsynet stiller i praksis stadig strengere krav også til bestående virksomheders lokaler og indretning.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at det ikke er nødvendigt i en autorisationsordning at opstille særlige krav til værkstedernes lokaler udover de krav, der stilles af arbejdstilsynet med hjemmel i lovgivningen om arbejdsmiljø. Det skønnes derfor unødvendigt at medtage regler om værkstedernes lokaler i en autorisationsordning.

VI. Udstyr.

I Dansk Metals- og Motorbranchens Arbejdsgiverforenings forslag opstilles for hver enkelt værkstedstype detaljerede krav til værkstedets udstyr af håndværktøj, specialværktøj, maskiner og udstyr i øvrigt.

I de norske forskrifter indeholdes lignende regler.

Der er tale om værktøj, maskiner og udstyr, som tidssvarende og rimeligt udstyrede værksteder har. Kravene er minimumskrav. Mange værksteder har mere.

Arbejdsgruppen har ikke fundet det nødvendigt at gå ind på en nærmere gennemgang af de krav til værktøj, maskiner og udstyr, der måtte stilles for autoriserede værksteder. Specielt på dette område vil der være behov for en løbende revision af reglerne i takt med den tekniske udvikling.

Reglerne i Dansk Metals- og Motorbranchens Arbejdsgiverforenings forslag vil kunne overføres nogenlunde uændret.

Til illustration kan nævnes, at anskaffelsesprisen for værktøj, maskiner og udstyr for et "personbilværksted" med to - tre arbejds-

pladser og een lift i henhold til Dansk Metals- og Motorbranchens Arbejdsgiverforenings forslag efter de nugældende priser vil ligge i en størrelsesorden omkring 200.000 kr. excl. bygninger.

VII. Administrative bestemmelser.

En autorisationsordning bør administreres af bilinspektionen. Bilinspektionen bør bistås af repræsentanter for automobilbranchen, mekanikere og forbrugerne, således som det er tilfældet i den norske ordning, og således som det er foreslået i Dansk Metals- og Motorbranchens Arbejdsgiverforenings forslag. Arbejdsgruppen finder det ikke nødvendigt at gå ind på en nærmere overvejelse af enkelthederne i de administrative spørgsmål.

Det fremhæves, at et væsentligt led i den offentlige administration af en autorisationsordning må være et løbende tilsyn med de autoriserede værksteder og en løbende kontrol af, at de fortsat opfylder betingelserne for autorisation, og af, at deres reparationsarbejder udføres fagligt forsvarligt.

VIII. Sanktionsbestemmelser.

Ikke autoriserede værksteders og personers udførelse af arbejde, der kræver autorisation, bør være strafbar. Det samme bør være tilfældet for autoriserede værksteders udførelse af arbejde, der ikke er omfattet af området for værkstedets autorisation. Også autoriserede værksteders pligt til til stadighed at opfylde kravene til personale, udstyr etc. bør være sanktioneret med straf, ligesom der må gives kontrolmyndigheden mulighed for at tilbagekalde autorisationen ved manglende opfyldelse af disse forpligtelser.

Der må ligeledes gives kontrolmyndigheden mulighed for at tilbagekalde autorisationen for værksteder, der ikke udfører fagligt forsvarligt arbejde.

Spørgsmålet om hvorvidt fagligt uforsvarligt arbejde bør kunne straffes, ligger efter arbejdsgruppens opfattelse uden for dens område.

Arbejdsgruppen skal i den givne sammenhæng om begrebet "fagligt forsvarligt arbejde" bemærke følgende:

Om et autorisationsarbejde er udført fagligt forsvarligt, må afgøres efter et sagkyndigt skøn i det enkelte tilfælde. Kompetente til at foretage et sådant skøn er dygtige mekanikere og teknikere med tilknytning til autoreparationsområdet, f.eks. bilinspektionernes ingeniører.

I skønnet indgår den til enhver tid gældende almindelige faglige opfattelse af, hvad der er forsvarligt arbejde.

Desuden indgår i skønnet, om arbejdet er udført i overensstemmelse med uddannelsesinstitutionernes prøvepensum.

Endvidere indgår i skønnet, om arbejdet er udført i overensstemmelse med forskrifterne fra den fabrik, der har fremstillet det pågældende køretøj. Sådanne fabriksforskrifter udsendes i princippet kun til de værksteder, der af importøren er autoriserede som værksteder for det pågældende mærke. Hvis et reparationsarbejde er udført i strid med en fabriksforskrift, kan det derfor i grænsetilfælde ikke udelukkes, at vurderingen af, om det er udført fagligt forsvarligt, kan afhænge af, om reparationen er udført på et værksted, der er autoriseret af importøren, og hvis mekanikere derfor bør kende fabriksforskriften eller om arbejdet er udført på et andet værksted, hvis mekanikere ikke kender eller burde kende fabriksforskriften. Dette forhold er for så vidt beklageligt, men er uundgåeligt, i hvert fald indtil der måtte blive indført et system, hvorefter alle værksteder får mulighed for på en praktisk realisabel måde efter behov at få kendskab til enhver fabriksforskrift.

Arbejdsgruppen skal i den givne sammenhæng fremhæve, at det kunne eller ville være ønskeligt, hvis der kunne opnås en ordning som omtalt, altså et system, hvorefter ethvert værksted efter behov kunne få kendskab til enhver fabriksforskrift. Allerede på grund af fabriksforskrifternes store mængde og uoverskuelighed ville det imidlertid ikke være formålstjenligt blot at foreskrive, at ethvert værksted skulle kunne abonnere på alle fabriksforskrifter. Det ville være uoverkommeligt for et værksted at holde sig á jour med alle fabriksforskrifter og holde sine mekanikere orienteret om dem. Det burde imidlertid efter arbejdsgruppens opfattelse overvejes nærmere, om der var mulighed for at indføre et system, der ikke ville volde de nævnte praktiske vanskeligheder. Gruppen har afstået fra at gå nærmere ind herpå, da sådanne overvejelser ville have forudsat nærmere undersøgelser og forhandlinger i gruppen. Arbejdsgruppen er imidlertid villig til, om det ønskes, at fortsætte sit arbejde med henblik på at undersøge og overveje den nævnte problematik nærmere.

At begrebet fagligt forsvarligt arbejde er skønsmæssigt, betyder ikke, at det er usikkert. Tværtimod er skønnet normalt ikke vanskeligt at udøve i det konkrete tilfælde i praksis. Den fagmand, der skal vurdere et givet reparationsarbejde, vil normalt ikke være i tvivl, om det er udført fagligt forsvarligt eller ej.

Det vil derfor efter arbejdsgruppens opfattelse ikke være betænkeligt set ud fra retssikkerhedssynspunkter at lægge begrebet fagligt (u)forsvarligt arbejde til grund for tilbagekaldelse af autorisationer.

IX. Overgangs- og dispensationsregler.

Mange af de værksteder, der består ved en autorisationsordnings ikrafttræden, vil umiddelbart opfylde betingelserne for autorisation. Dette vil imidlertid for en række værksteders vedkommende ikke være tilfældet.

En autorisationsordning bør derfor indføres med overgangsregler, der giver de bestående værksteder en rimelig tid til at opfylde de krav, der er nødvendige for at opnå autorisation.

Den mest hensigtsmæssige overgangsordning vil formentlig være, at der fastsættes en frist på f.eks. 3 år fra lovens ikrafttræden, inden hvilken de bestående værksteder skal opfylde de almindelige betingelser for autorisation. Det er et teknisk spørgsmål, som arbejdsgruppen ikke har fundet tilstrækkelig grund til at beskæftige sig med, om der i overgangsperioden skal kunne meddeles en foreløbig autorisation. Det vil under alle omstændigheder formentlig være nødvendigt allerede i overgangsperioden at foretage en eller anden form for registrering af de værksteder, der består ved lovens ikrafttræden, og som ikke straks kan autoriseres. I modsat fald ville værksteder, der etableres i overgangsperioden, eventuelt kunne bringe sig ind under overgangsreglerne ved - urigtigt - at påberåbe sig, at de er etableret før lovens ikrafttræden.

Også efter overgangsperiodens udløb bør der være mulighed for den autoriserende myndighed til at dispensere fra autorisationsordningens krav for så vidt angår værksteder, der bestod ved lovens ikrafttræden, d.v.s. til at meddele autorisation til sådanne værksteder, selv om de ikke - helt - opfylder de almindelige krav. Sådanne dispensationer bør dog kun meddeles i undtagelsestilfælde, og kun, hvor ganske særlige forhold gør sig gældende. I modsat fald vil indførelsen af en autorisationsordning være for længe om at få effekt.

Også bortset fra overgangsreglerne bør der kunne meddeles dispensation fra betingelserne for autorisation, d.v.s. kunne meddeles autorisation til værksteder, der etableres efter lovens ikrafttræden, selv om de ikke opfylder de sædvanlige betingelser for autorisation. Sådanne dispensationer bør kun meddeles i særlige tilfælde.

Dispensationsadgangen vil navnlig kunne tænkes anvendt til specielle autorisationer for begrænsede arbejder. Der henvises herom til bemærkningerne om begrænsede autorisationer i afsnit III. om autorisationstyper.

X. De teknologiske institutters kontrolordninger.

De teknologiske institutter har siden midten af tresserne udført kontrol af en række autoværksteder.

Kontrollen omfatter i første række kontrol af værkstedernes måleudstyr. Denne kontrol gennemføres ved to årlige besøg på de værksteder, der er tilsluttet kontrolordningen.

Herudover udføres der, om værkstedet ønsker det, kontrol af værkstedets arbejde. Denne kontrol gennemføres ved fire uanmeldte årlige besøg, under hvilke der foretages stikprøvevis kontrol af værkstedets arbejde på enkelte køretøjer.

Hvert besøg koster et beløb i størrelsesordenen 600 kr.

Deltagelse i kontrolordningerne er frivillig.

Der er tilsluttet omkring 500 værksteder til kontrolordningerne

Kontrolordningerne blev i sin tid indført på initiativ af Danmarks Automobil-Forhandler-Forening.

Under udvalgets drøftelser har det været berørt, om man i stedet for eventuelt at indføre en autorisationsordning ikke lige så godt kunne gøre det obligatorisk for alle værksteder at tilslutte sig de teknologiske institutters kontrolordninger.

Denne vej er imidlertid efter arbejdsgruppens opfattelse af de nedennævnte grunde ikke farbar.

Der ville skønsmæssigt anslået blive tale om i retning af en lo-dobling af de teknologiske institutters arbejde med kontrolordningerne med heraf følgende personaleudvidelser og investeringer.

Selv under forudsætning af, at den nødvendige udvidelse af de teknologiske institutters kapacitet kunne gennemføres, måtte det imidlertid som en realistisk mulighed forudses, at de teknologiske institutter nødig ville påtage sig opgaven. Institutternes arbejde med kontrolordningerne har nu karakter af konsulentbistand, der ydes til værksteder, som har rekvireret bistanden selv. Hvis kontrollen blev gjort obligatorisk, ville den skifte karakter og gå over til at blive en påtvungen inspektion.

Desuden måtte det i givet fald overvejes, hvorledes et værksteds manglende overholdelse af det teknologiske instituts anvisninger skulle sanktioneres. Der måtte også opstilles regler for, hvilke anvisninger de teknologiske institutter skulle have beføjelse til at give et værksted. Der måtte tages stilling til, om instituttet f.eks. skulle have beføjelse til at påbyde et værksted at anskaffe et bestemt udstyr, og hvad sanktionen skulle være, hvis værkstedet ikke efterkom anvisningen. Det kunne eventuelt blive nødvendigt at indføre generelle minimumskrav til værkstedernes udstyr. Det måtte også overvejes, om der skulle være mulighed for at frakende et værksted retten til at udføre reparationer, hvis reparationernes kvalitet ved kontrolbesøgene blev bedømt som for lav. Instituttet måtte eventuelt skulle kunne påbyde, at værkstedets personale gennemgik en nærmere bestemt faglig uddannelse, og der måtte tages stilling til, hvad der skulle ske, hvis påbuddet ikke blev efterkommet.

Hvis en obligatorisk kontrolordning skulle have videre betydning, også set på baggrund af de nødvendige betydelige personaleudvidelser og investeringer hos institutterne, måtte den i hvert fald i et vist omfang suppleres med regler af den skitserede karakter. Forskellen mellem en autorisationsordning og en obligatorisk kontrolordning synes imidlertid herefter at ville blive så lille, at den ikke bliver reel.

Arbejdsgruppen må af de anførte grunde på forhånd antage, at en obligatorisk kontrolordning ikke kan træde i stedet for en autorisationsordning. Arbejdsgruppen har derfor ikke fundet det nødvendigt at indhente de teknologiske institutters stillingtagen til en obligatorisk kontrolordning eller til at indlede egentlige forhandlinger med de teknologiske institutter.

**LOV AV
23. FEBRUAR 1973
OM GODKJENNING AV
KØYRETØYVERKSTADER**

Med endringer av 30. juni 1978, trådt i kraft 1. januar 1979.



**A/S O. FREDR. ARNESEN
OSLO 1980**

INN H O L D

	side
1 <i>Definisjoner m. v.</i>	4
2. <i>Forskriftenes gyldighetsområde m. v.</i>	5
2.1 Forskriftenes gyldighetsområde	5
2.2 Arbeider som er unntatt fra lovens bestemmelser	6
2.3 Komponentverksted	7
2.4 Fabrikant	7
2.5 Skole	8
2.6 Spesielle tillatelser	8
3. <i>Vilkår for tildeling av godkjenning</i>	8
3.1 Krav til personale	8
3.2 Krav til lokaler	12
3.3 Krav til maskiner, verktøy og utstyr	15
3.4 Oppbevaringsplass for kjøretøy	29
3.5 Reparasjonsdata m. v.	30
4. <i>Plikter som godkjenningen medfører</i>	30
4.1 Almennelige plikter	30
4.2 Meldinger, oppgaver m. v.	30
4.3 Regnskapsførsel m. v.	31
5. <i>Administrative bestemmelser</i>	31
5.1 Søknad om godkjenning	31
5.3 Inndragning av godkjenning	32
5.4 Tilbakekalling av arbeidstillatelse	33
5.5 Klage	33
5.6 Kontrollbestemmelser	33
5.7 Register, arkiv m. v.	34
5.8 Opplæring og prøve	34
5.9 Budsjett for verkstedkontroll m. v.	34
6. <i>Utvalg</i>	35
6.1 Rådgivende distriktsutvalg	35
6.2 Rådgivende bransjeutvalg	36
7. <i>Andre krav</i>	36
8. <i>Utfyllende bestemmelser og unntaksbestemmelser</i>	37
9. <i>Ikrafttreden og overgangsbestemmelser</i>	37

Lov

av 23. februar 1973

om godkjenning av køyretøyverkstader

§ 1. Berre verkstad som er godkjend av Statens vegvesen, biltilsynet har høve til å utføre reparasjons- og vedlikehaldsarbeid samt påbygningsarbeid på

- a) bil,
- b) motorsykkel, unnateke moped,
- c) traktor som er konstruert for ein fart av 50 km/t eller meir,
- d) motorreiskap som er konstruert for ein fart av 50 km/t eller meir,
- e) tilhengjar med brems til motorvogn som er nemnd ovanfor.

Departementet kan ved føresegn fastsetje at visse reparasjons- og vedlikehaldsarbeid samt visse påbygningsarbeid ikkje skal gå inn under reglane i første ledd, og at det skal gjelde særreglar eller unntaksreglar for visse verkstader, visse køyretøy og visse arbeid.

§ 2. Departementet kan gje nærare føresegner til gjennomføring og utfylling av lova, herunder om vilkåra for godkjenning av verkstad, om plikter som godkjenninga fører med seg, om tilbakekalling av godkjenning og om kontroll av verkstader.

§ 3. Den som med vilje eller av aktløyse gjer arbeid på køyretøy i strid med føresegner gjevne i eller med heimel i denne lova eller medverker til dette vert straffa med bøter eller med fengsel inntil 3 månader.

§ 4. Denne lova tek til å gjelde frå den tid Kongen fastset. Frå same tidspunkt vert lov av 17. oktober 1947 om godkjenning av bilverkstader m. m. oppheva.

Forskrifter for kjøretøyverksteder fastsatt av Samferdselsdepartementet 15. november 1973 med hjemmel i lov av 23. februar 1973 om godkjenning av køyretøyverksteder, med endringer av 15. desember 1978.

1. Definisjoner m. v.

1.1 Med verksted forstås i disse forskrifter en enhet bestående av personell, lokaler, verktøy og utstyr samt oppbevaringsplass for kjøretøy, hvor det utføres slikt arbeid på kjøretøy som angitt i nr. 2. Er virksomheten fordelt på flere bygninger, må disse være samlet på en hensiktsmessig måte, jfr. nr. 3.2.1.4.

1.2 Verksted kan komplettere stasjonær virksomhet med mobil virksomhet.

1.3 Det kan gis godkjenning for følgende typer av verksteder:

1.3.1 Bilverksted.

Med bilverksted forstås verksted som har adgang til å utføre reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på alle kjøretøy. Godkjenningen omfatter ikke reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på dieselmotors innsprøytningspumpe eller på kjøretøys gummiutstyr utover det som er angitt i unntaket i nr. 2.2.10.

1.3.2 Motorsykkelverksted.

Med motorsykkelverksted forstås verksted som har adgang til å utføre reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på motorsykkel. Godkjenningen omfatter ikke arbeid på gummiutstyr utover det som er angitt i unntaket i nr. 2.2.10.

1.3.3. Bilopprettingsverksted.

Med bilopprettingsverksted forstås verksted som har adgang til å utføre reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på kjøretøys karosseri, ramme m. v., herunder også for- og bakstilling samt styring, lys m. v., i den utstrekning dette er nødvendig for å utføre et fullstendig opprettingsarbeid.

1.3.4. Bilelektro-/forgasserverksted.

Med bilelektro-/forgasserverksted forstås verksted som har adgang til å utføre reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på kjøretøys elektriske anlegg og drivstoffanlegg på kjøretøy med motor som har elektrisk tenning.

1.3.5 Bilbremseverksted.

Med bilbremseverksted forstås verksted som har adgang til å utføre reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på kjøretøys bremseanlegg.

1.3.6 Bildieselverksted.

Med bildieselverksted forstås verksted som har adgang til å utføre reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på kjøretøys drivstoffanlegg og innsprøytningsutstyr.

1.3.7 Bilgummiverksted.

Med bilgummiverksted forstås verksted som har adgang til å utføre regummiering og reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på kjøretøys gummiutstyr.

1.3.8 Påbyggerverksted.

Med påbyggerverksted forstås verksted som har adgang til å utføre påbyggings-/oppbyggings-/ombyggingsarbeid på kjøretøy etter kjøretøyfabrikantens anvisninger, herunder også arbeid på bremses, fjæring m. v. i den utstrekning dette er nødvendig.

2. Forskriftenes gyldighetsområde m. v.

2.1 Bestemmelsene i disse forskrifter gjelder for påbygging og reparasjons- og vedlikeholdsarbeid som utføres på slike kjøretøy som fastsatt i § 1 i lov om godkjenning av kjøretøysverkstader av 23. februar 1973 med endringer av 30. juni 1978. Unntatt herfra er dog bedrifter som bygger busskarosserier. Bestemmelsene gjelder heller ikke for reparasjons- og vedlikeholdsarbeid som foretas av eieren, av medlemmer av eierens husstand eller av personer ansatt hos eieren på kjøretøy som er eller har vært registrert på vedkommende eiers navn. Bestemmelsene gjelder likevel for slikt arbeid dersom det medfører vesentlige konstruktive forandringer i kjøretøyet.

Person eller selskap som driver næringsmessig omsetning av kjøretøyer, må ikke uten godkjenning av biltilsynet utføre reparasjons- og vedlikeholdsarbeid utover det som er angitt i forskriftenes nr. 2.2. 2.1.1 Bestemmelsene i disse forskrifter skal ikke være til hinder for at det uten godkjenning kan ytes hjelp på stedet til utbedring av kjøretøy for å avhjelpe en uforutsett nødsituasjon som er oppstått under kjøring.

2.1.2 Bestemmelsene i disse forskrifter skal ikke være til hinder for utførelse av bilredningstjeneste.

2.2 Følgende arbeider på kjøretøy omfattes ikke av disse forskrifter:

2.2.1 Kontroll av kjøretøy eller deler og utstyr til kjøretøy uten påfølgende reparasjon eller justering.

2.2.2 Etterfylling og bytte av slike stoffer (drivstoff, smøremidler, kjølevæske o. l.) som er nødvendig for den daglige drift av kjøretøyet og som fra kjøretøyfabrikantens side naturlig er lagt opp for å kunne utføres av eieren eller føreren, samt etterfylling av bremsevæske.

2.2.3 Lading av batteri.

2.2.4 Bytte av batteri, batterikabler, sikringer, vinduspusserarmer og vinduspusserblader. Bytte av lyspærer (jfr. dog nr. 2.2.9). Bytte av innsatser for luft- og oljefiltre. Bytte av termostat. Bytte av drivremmer for vifte, dynamo, vannpumpe o. l. Bytte av slanger for radiator, varmeapparat o. l. Kontroll, rengjøring og bytte av tennplugg. Bytte hjul. Omlegging og reparasjon av snøkjettinger. Rengjøring, så som vask, støvsuging o. l.

2.2.5 Pussing, sparkling, lakkering og polering samt påføring av rustbeskyttende midler.

2.2.6 Montering, reparasjon og vedlikehold av bilinstrumenter, radio og telefon.

2.2.7 Reparasjonsarbeid på og utskifting av innvendige karosserideler, glass m. v. samt enkle karosserireparasjoner som ikke berører vitale deler av kjøretøyet, så som bærende elementer (ramme, selvbærende karosseri, innerskjermer, fastsveisede skjermer e. l.), dører, elektriske anlegg, motor, bremses, styring, kraftoverføring m. v.

2.2.8 Montering, reparasjon og vedlikehold av tilleggsutstyr på kjøretøyet og hvor montering, reparasjon eller vedlikehold ikke medfører endring av eller vesentlig påvirkning på kjøretøyets vitale deler, så som bærende elementer, elektrisk anlegg, motor, bremses, styring, kraftoverføring m. v.

2.2.9 Bytte av pærer i lykter for fjernlys, nærlys, kurve-/tåkelys og ryggelys, bytte av lykteinnsatser og lykteglass samt utføre kontroll og justering av kjøretøyets lys, forutsatt at den som skal utføre arbeidet har lykteinnstillingsapparat med lysmåler og egnet plass innendørs med plant gulv og at biltilsynet har godkjent apparatet og plassen og gitt skriftlig tillatelse til at det utføres arbeider som nevnt.

2.2.10 Omlegging av dekk og slanger, lapping av slanger, plugging av slangeløse dekk når hullet (ferdig bearbeidet) har diameter mindre enn 6 mm, pigging av dekk og avbalansering av hjul, forutsatt at den som skal utføre arbeidet har av- og påmonteringsmaskin for dekk, momentnøkkel eller momentstaver, hjulavbalanseringsapparat, utstyr for pigging av dekk samt egnet plass innendørs og at biltilsynet har godkjent apparatet, utstyret og plassen og gitt skriftlig tillatelse til at det utføres arbeider som nevnt. Til plugging av dekk og lapping av slanger må det bare brukes materiell som gir en permanent reparasjon (vulkanisering).

2.2.11 Arbeid på campingtilhengere bremser, forutsatt at den som skal utføre arbeidet har gjennomgått opplæring hos fabrikant/importør, og at nødvendig lokale, verktøy og utstyr forefinnes, og at biltilsynet har gitt skriftlig tillatelse til at det utføres arbeid som nevnt.

2.3 Komponentverksted.

Det kan uten godkjenning etter disse forskrifter foretas reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på avmonterte deler av kjøretøy, forutsatt at verkstedet selv ikke foretar av- og påmontering av delene. Unntaket gjelder ikke for reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på dieselmotors innsprøytingspumpe eller på kjøretøys gummiutstyr, utover det som er angitt i unntaket i nr. 2.2.10.

Vegdirektoratet kan i samråd med Bransjeutvalget, når særlige grunner taler for det og når verkstedet anses kvalifisert, gi tillatelse til at av- og påmontering av delene foretas av verkstedet.

2.4 Fabrikant.

Bedrift som fremstiller kjøretøy eller deler og utstyr til kjøretøy, kan uten godkjenning etter disse forskrifter foreta demontering,

montering, reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på kjøretøy eller deler og utstyr som er fremstilt ved bedriften. For produsent av regummerte dekk kreves dog teknisk leder etter samme kriterier som for bilgummiverksted, jfr. nr. 3.1.3.1.7, og utstyr som spesifisert i nr. 3.3.2.7.1.

2.5 Skole.

For skole som utfører reparasjons- eller vedlikeholdsarbeid i opplæringsøyemed, fastsetter Vegdirektoratet nærmere regler i samråd med Kirke- og undervisningsdepartementet.

2.6 Spesielle tillatelser.

Biltilsynet kan i særlige tilfelle tillate at verksted utfører reparasjons- og vedlikeholdsarbeid selv om verkstedet ikke lenger fyller kravene for godkjenning. Slik tillatelse kan bare gis til verksted som er i drift og som p.g.a. uforutsette omstendigheter ikke lenger fyller kravene for godkjenning.

Tillatelse som nevnt gis for et tidsrom som biltilsynet fastsetter. Tillatelse kan i særlige tilfelle gis for inntil 1 år, men skal i alminnelighet ikke gis for mer enn 3 måneder.

Verkstedet beholder i slike tilfelle godkjenningsskilt og godkjenningsbevis.

3. Vilkår for tildeling av godkjenning.

3.1 Krav til personale.

3.1.1 Verksted må ha personale med tilstrekkelig kyndighet på det området det arbeider. Personalet må være informert, rettleidet og kontrollert slik at de plikter som godkjenningen omfatter, blir oppfylt.

3.1.2 Verksted må ha administrativ leder som er hovedansvarlig for verkstedvirksomheten og som er godkjent av biltilsynet eller Vegdirektoratet.

3.1.2.1 Administrativ leder må minst tilfredsstille de teoretiske minstekrav til forretningskyndighet som forlanges for å få handelsbrev. Han må ha godandel og ellers anses skikket til å løse de oppgaver han blir pålagt.

3.1.3 Verksted må ha teknisk leder som skal lede reparasjonsvirksomheten og være ansvarlig for det arbeid som utføres. Han må være godkjent av biltilsynet eller Vegdirektoratet.

3.1.3.1 Teknisk leder må minst oppfylle de krav til utdanning og praksis som er fastsatt i ett av de etterfølgende alternativene for de respektive verksteder, eller ha utdanning og praksis som kan anses likeverdig med det som er angitt i alternativene.

3.1.3.1.1 Bilverksted.

Alternativ 1.

Minst 10 års praksis som motor- og understellsreparatør ved godkjent verksted.

Alternativ 2

Avlagt fagprøve som motor- og understellsreparatør, og ha minst 5 års praksis som motor- og understellsreparatør ved godkjent verksted etter avlagt fagprøve.

3.1.3.1.2 Motorsykelverksted.

Alternativ 1.

Minst 7 års praksis som motorsykelreparatør ved godkjent verksted.

Alternativ 2.

Avlagt fagprøve som motor- og understellsreparatør og ha minst 3 års praksis som motorsykelreparatør ved godkjent verksted etter avlagt fagprøve.

3.1.3.1.3 Bilopprettingsverksted.

Alternativ 1.

Minst 4 års praksis som motor- og understellsreparatør og minst 6 års praksis som biloppretter ved godkjent verksted.

Alternativ 2.

Avlagt fagprøve som biloppretter, og ha minst 5 års praksis som fagarbeider ved godkjent verksted etter avlagt fagprøve, hvorav minst 2 år som biloppretter og minst 3 år som motor- og understellsreparatør.

Alternativ 3.

Avlagt fagprøve som motor- og understellsreparatør, og ha minst 5 års praksis som fagarbeider ved godkjent verksted etter avlagt fagprøve, hvorav minst 4 år som biloppretter.

3.1.3.1.4 Bilelektro-/forgasserverksted.**Alternativ 1.**

Minst 8 års praksis som reparatør ved godkjent verksted, hvorav minst 5 år som bilelektriker.

Alternativ 2.

Avlagt fagprøve som bilelektriker, og ha minst 3 års praksis som bilelektriker ved godkjent verksted etter avlagt fagprøve.

Alternativ 3.

Avlagt fagprøve som motor- og understellsreparatør, og ha minst 4 års praksis som fagarbeider ved godkjent verksted etter avlagt fagprøve, hvorav minst 3 år som bilelektriker.

3.1.3.1.5 Bilbremseverksted.**Alternativ 1.**

Minst 9 års praksis som motor- og understellsreparatør ved godkjent verksted, hvorav minst 5 år som bremsereparatør.

Alternativ 2.

Avlagt fagprøve som motor- og understellsreparatør, og ha minst 5 års praksis som fagarbeider ved godkjent verksted etter avlagt fagprøve, hvorav minst 4 år som bremsereparatør.

3.1.3.1.6 Bildieselverksted.**Alternativ 1.**

Minst 3 års praksis som motor- og understellsreparatør ved godkjent verksted, og minst 5 års praksis som reparatør ved godkjent bildieselverksted.

Alternativ 2.

Avlagt fagprøve som motor- og understellsreparatør, og ha minst 4 års praksis som fagarbeider ved godkjent verksted etter avlagt fagprøve, hvorav minst 3 år som reparatør ved godkjent bildieselverksted.

3.1.3.1.7 Bilgummiverksted.

Alternativ 1.

Minst 6 års praksis som gummireparatør ved godkjent bilgummiverksted.

Alternativ 2.

Avlagt fagprøve som gummireparatør, og ha minst 3 års praksis som gummireparatør ved godkjent bilgummiverksted etter avlagt fagprøve.

3.1.3.1.8 Påbyggerverksted.

Alternativ 1.

Minst 10 års praksis som motor- og understellsreparatør ved godkjent bilverksted.

Alternativ 2.

Avlagt fagprøve som motor- og understellsreparatør, og ha minst 5 års praksis ved påbyggerverksted etter avlagt fagprøve.

Alternativ 3.

Minst 10 års praksis som reparatør ved påbyggerverksted eller godkjent bilopprettingsverksted.

3.1.3.2 Vegdirektoratet gir nærmere bestemmelser for hvor stort fradrag i tid fra den praksis det i alminnelighet stilles krav om, som kan gis for aktuelle skoler/kurs ved godkjenning av tekniske ledere.

3.1.3.3 Teknisk leder må ha gyldig førerkort for den type kjøretøy som reparasjonsvirksomheten omfatter.

3.1.3.4 Teknisk leder skal være til stede i verkstedet. Ved kortere fravær kan ansvaret delegeres til kompetent stedfortreder.

3.1.3.5 Teknisk leder må ha god vandel og ellers anses skikket til å løse de oppgaver han blir pålagt.

3.1.3.6 Hvis den som søker om godkjenning som teknisk leder ikke har opparbeidet praksis som er tilstrekkelig allsidig og lærerik, kan biltilsynet før godkjenning gis, forlange ytterligere praksis og/eller teoretisk opplæring. Han kan også forlange at prøve for tekniske ledere skal avlegges.

Vegdirektoratet gir nærmere bestemmelser om opplæring og prøve som nevnt.

3.1.4 Administrativ og teknisk leder kan være samme person.

3.1.5 Antall hjelpearbeidere må ikke overstige antallet av fullt fagutdannede arbeidere, og antall læregutter må ikke overstige det som er angitt i overenskomsten mellom verkstedeiernes og bilarbeidernes organisasjoner (Biloverenskomsten).

3.2 Krav til lokaler.

3.2.1 Generelle krav.

3.2.1.1 Med lokaler forstås i disse forskrifter rom hvor de funksjoner som verkstedvirksomheten omfatter blir utført, samt nødvendige hjelperom.

Lokalene skal minst omfatte hovedreparasjonsrom (rom hvor kjøretøy kan stilles opp for reparasjon), kontor- og administrasjonsrom og personalrom.

Reparasjonsrom må foruten tilstrekkelig plass for oppstilling av kjøretøy, omfatte egne rom eller egnet plass i hovedreparasjonsrom for de funksjoner og det verktøy og utstyr som er nødvendig for virksomheten (eksempelvis for faste arbeidsplasser, maskiner, verktøy og utstyr, lagring av reservedeler, lagring av datasamlinger og oppslagsbøker m. v.).

3.2.1.2 Lokalene må ikke nyttes for annen virksomhet som medfører ulempe for den virksomhet som godkjenningen gjelder for.

3.2.1.3 Lokalene skal være samlet på en hensiktsmessig måte, slik at god intern kommunikasjon, korte transportveger og kontroll av reparasjonsvirksomheten er mulig.

3.2.1.4 Hovedreparasjonsrom skal være slik innrettet at det blir lett å komme til for å utføre betryggende kontroll og reparasjon av de deler på kjøretøyene som godkjenningen gir adgang til å arbeide på.

Hovedreparasjonsrom må ha slik form at hver enkelt plass på det minsteareal som skal disponeres for oppstilling av kjøretøy, kan utnyttes rasjonelt.

3.2.1.5 Hovedreparasjonsrom skal ha tilstrekkelig gulvflate i forhold til antall reparatører, og tilstrekkelig tak- og porthøyde i forhold til de kjøretøy som skal repareres og det arbeid som i henhold til godkjenningen kan utføres, jfr. nr. 3.2.2. I verksted med mer enn tre reparatører skal gulvflaten være større enn det minsteareal som er angitt i nr. 3.2.2 for de forskjellige verkstedstyper. Nødvendig tilleggsareal bestemmes av biltilsynet i det enkelte tilfellet.

3.2.1.6 Angående belysning, oppvarming, ventilasjon m. v., henvises til Arbeidstilsynets verneregler. Jfr. dog nr. 7.

3.2.2 Spesielle krav.

3.2.2.1 Bilverksted.

3.2.2.1.1 De deler av hovedreparasjonsrom hvor kjøretøy skal kunne stilles opp for reparasjon, skal ha en gulvflate som er minst 75 m². I disse deler av hovedreparasjonsrom skal takhøyden være minst 4,00 m når bilene må kunne heves (jfr. nr. 3.2.2.1.3) og ellers være minst 3,70 m. Porthøyden skal være minst 3,50 m.

3.2.2.1.2 Verksted som utelukkende skal utføre reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på person- og varebil, motorsykkel og tilhenger med brems til person- og varebil, skal ha en gulvflate hvor kjøretøy skal kunne stilles opp for reparasjon som er minst 50 m². I disse deler av hovedreparasjonsrom skal for verksted som nevnt takhøyden være minst 3,50 m når bilene må kunne heves (jfr. nr. 3.2.2.1.3) og ellers være minst 3,00 m. Porthøyden skal være minst 2,50 m.

3.2.2.1.3 Verkstedet skal ha et tilstrekkelig antall reparasjonsplasser som er innrettet:

- a) slik at kontroll- og reparasjonsarbeid under kjøretøyene kan foretas fra stående arbeidsstilling.
- b) med plant gulv for hjulstillingskontroll, rammemåling, lyskontroll m. v. Det plane gulvet må ikke ha fall som er større enn 1:100.

3.2.2.1.4 Verksted skal ha eget rom eller plass som er avskjermet mot hovedreparasjonsrommet for delevask.

3.2.2.2 Motorsykkelverksted.

3.2.2.2.1 De deler av hovedreparasjonsrom hvor motorsykkel skal kunne stilles opp for reparasjon, skal ha en gulvflate som er minst 20 m². I disse deler av hovedreparasjonsrom skal takhøyden være minst 2,50 m.

3.2.2.3 Bilopprettingsverksted.

3.2.2.3.1 De deler av hovedreparasjonsrom hvor kjøretøy skal kunne stilles opp for reparasjon, skal ha en gulvflate som er minst 75 m². I disse deler av hovedreparasjonsrom skal takhøyden være minst 4,00 m når kjøretøyene må kunne heves (jfr. nr. 3.2.2.3.2) og ellers være minst 3,70 m. Porthøyden skal være minst 3,50 m.

3.2.2.3.2 Verkstedet skal ha et tilstrekkelig antall reparasjonsplasser som er innrettet slik at kontroll- og reparasjonsarbeid under kjøretøyene kan foretas fra stående arbeidsstilling.

3.2.2.4 Bilelektro-/forgasserverksted.

3.2.2.4.1 De deler av hovedreparasjonsrom hvor kjøretøy skal kunne stilles opp for reparasjon, skal ha en gulvflate som er minst 50 m². I disse deler av hovedreparasjonsrom skal takhøyden være minst 3,70 m. Porthøyden skal være minst 3,50 m.

3.2.2.4.2 Verkstedet skal ha et tilstrekkelig antall reparasjonsplasser som har plant gulv for lyskontroll m. v. Det plane gulvet må ikke ha fall som er større enn 1:100.

3.2.2.5 Bilbremseverksted.

3.2.2.5.1 De deler av hovedreparasjonsrom hvor kjøretøy skal kunne stilles opp for reparasjon, skal ha en gulvflate som er minst 75 m². I disse deler av hovedreparasjonsrom skal takhøyden være minst 4,00 m når kjøretøyene må kunne heves (jfr. nr. 3.2.2.5.2) og ellers være minst 3,70 m. Porthøyden skal være minst 3,50 m.

3.2.2.5.2 Verkstedet skal ha et tilstrekkelig antall reparasjonsplasser som er innrettet slik at kontroll og reparasjonsarbeid under kjøretøyene kan foretas fra stående arbeidsstilling.

3.2.2.6 Bildieselverksted.

3.2.2.6.1 De deler av hovedreparasjonsrom hvor kjøretøy skal kunne stilles opp for reparasjon, skal ha en gulvflate som er minst 50 m². I disse deler av hovedreparasjonsrom skal takhøyden være minst 3,70 m. Porthøyden skal være minst 3,50 m.

3.2.2.6.2 Verkstedet skal ha særskilt rom for reparasjon og prøving av komponentene i innsprøytingsanlegget, f. eks. for prøving av komponentene i benk.

3.2.2.7 Bilgummiverksted.

3.2.2.7.1 De deler av hovedreparasjonsrom hvor kjøretøyet skal kunne stilles opp for reparasjon skal ha en gulvflate som er minst 75 m². I disse deler av hovedreparasjonsrom skal takhøyden være minst 3,70 m. Porthøyden skal være minst 3,50 m.

3.2.2.8 Påbyggerverksted.

3.2.2.8.1 De deler av hovedreparasjonsrom hvor kjøretøy skal kunne stilles opp for påbygging, skal ha en gulvflate som er minst 75 m². I disse deler av hovedreparasjonsrom skal takhøyden være minst 4,00 m. Porthøyden skal være minst 3,50 m.

3.2.2.8.2 Verkstedet skal ha et tilstrekkelig antall reparasjonsplasser som er innrettet slik at arbeidet kan utføres på en sikker og fagmessig måte.

3.2.2.8.3 Verkstedet skal ha et tilstrekkelig antall reparasjonsplasser med plant gulv for kontroll av påbygg. Det plane gulvet må ikke ha fall som er større enn 1:100.

3.3 Krav til maskiner, verktøy og utstyr.

3.3.1 Alminnelige krav.

Verkstedet skal ha minst de maskiner og det verktøy og utstyr som er angitt i det etterfølgende for vedkommende verkstedstype. Maskiner, verktøy og utstyr må være av god kvalitet, holdes i god stand og være egnet for det arbeid som verkstedet utfører.

Biltilsynet kan under hensyntagen til det enkelte verksteds størrelse, arbeidsområde m. v., i særlige tilfelle gjøre unntak fra nr. 3.3, samt gi nærmere bestemmelser når antall, måle- og størrelsesområder m. v. ikke er angitt i minstekravene.

3.3.2 Spesielle krav.

3.3.2.1 Bilverksted.

Maskiner:

Ventilslipemaskin med utstyr for avretting av ventilstammer, løftere og vippearmer.

Søylebormaskin eller håndbormaskin med benkestativ (begge for minst 18 mm bor).

Håndbormaskin (elektrisk- eller trykkluftdrev).

Smergelskive.

Maskin for dreieing/sliping av bremsetromler og bremseskiver når verkstedet har mer enn 4 reparatører. For verksted som nevnt i nr. 3.2.2.1.2 kreves bare maskin for dreieing/sliping av bremsetromler og bremseskiver for personbil.

Dreie-/slipeutstyr med godkjent avsug for tilpassing av bremsebelegg etter trommeldiameter.

Bremsebåndklinkemaskin for store og små bremsesko.

Hjulavbalanseringsapparat.

Apparat/maskin for dreieing av kommutatorer.

Verktøy:

Håndverktøy til hver reparatør.

Slegge.

Spett.

Brotsjer (innstillbare med styring) som minst dekker området 5—30 mm, eller nødvendige faste brotsjer.

Komplett sett bor som minst dekker området 1—18 mm.

Gjengeverktøy (snitt og tapper) i tommer (UNC og UNF) og i millimeter (M.M. eller S.I.) som minst dekker måleområdene $\frac{1}{8}$ — $\frac{3}{4}$ " og 4—18 mm.

Verktøy for avretting av ventilseter (må kunne bearbeide hardmetallseter).

Ventilfjærbue.

Stempelfjærtenger.

Verktøy for demontering/montering av bremseklosser.

Momentnøkkel eller momentstaver for riktig tiltrekking av alle typer hjul.

Verktøy for dobbelflensing av bremserør.

Verktøy for kutting av bremserør.

Honeverktøy til håndbormaskin for bearbeiding av bremse-sylindre.

Bremsefjærtang.

Klemmer for bremsesylindre.

Pedaljekk.

Utstyr for lufting av bremseanlegg (lufteflaske, slange og nøkler).

Tvinger.

Lageravdragere.

Rattavdrager (universell).

Hjulavdragere.

Styreleddavdragere.

Polskoavdrager.

Håndverktøy for oppretting (mothold, oppretterhammere, gummihammere og oppretterskjeer).

Platesakser (rett og skrå).

Gripetenger for platearbeid.

Momentnøkkel som minst dekker måleområdet 0—275 Nm (0—200 fotpund eller 0—28 kgm).

Mikrometer for utvendig måling som minst dekker måleområdet 0—125 mm (0—5"). Målenøyaktighet minst 1/100 mm (1/1000").

Teleskopstikkmål som sammen med utvendig mikrometer kan anvendes for innvendig måling minst i området 13—50 mm ($\frac{1}{2}$ —2").

Måleur for pinjong- og kronhjulsjustering. Målenøyaktighet minst 1/100 mm.

Målebånd (10 m).

Vinkler (store og små).

Rettholter (1 m og 0,5 m lange).

Spissingsmål med skala.

Verktøy for måling av hjulstillinger (for- og bakhjul).

Ventilsøkere i millimeter og tommer.

Kompresjonsmåler for diesel- og bensinmotorer.

Vakuummåler.

Trykkprøveapparat for kjøleanlegg.

Bensinpumpetrykkmåler.

Oljetrykkmåler. Målenøyaktighet minst 10 kPa (1/10 kg/cm²).

Lufttrykkmåler for dekk/slanger.

Frostvæskemåler.

Turteller (tachometer).

Voltmeter. (Målenøyaktighet minst 2,5 %. Skalainndeling til minst $\frac{1}{10}$ volt).

Ampéremeter. (Målenøyaktighet minst 2,5 %. Skalainndeling til 1 ampere).

Ohmmeter. (Måleområde minst for 0—100 ohm og 0—20 000 ohm).

Lykteinnstillingsapparat med lysmåler.

Coilprøver.

Kamvinkelmåler.

Ankerprøver.

Tenningslampe.

Prøvelampe.

Syremåler for batteri.

Celleprøver.

Instrument som minst kan måle CO-innholdet i avgassen.

Utstyr:

Transportabelt arbeidsbord eller plass ved arbeidsbenk for hver fagarbeider og for annenhver hjelpearbeider/ lærling. Bord- og benkeplater skal ha tilstrekkelig styrke og ha slik overflate at de er lette å holde rene.

Trykkluftanlegg med vaskepistol, blåsepistol og utstyr for luft-fylling i dekk/slanger.

Utstyr for delevask (minst vasketank med rist i bunnen av tilstrekkelig størrelse og mindre, transportable vaskekar).

Løfteinnretning for motorer.

Løfteinnretning for gearkasse på lastebiler/busser.

Loddebolt eller loddepistol.

Gass-sveiseapparat med skjærebrenner.

Elektrisk sveiseapparat eller dekk-gass-sveiseapparat.

Utstyr for popnagling.

Batteriladeutstyr.

Garasjejekk på hjul som minst kan løfte 5 tonn, dog minst 2 tonn for verksted som nevnt i nr. 3.2.2.1.2.

Opplagringsbukker for bil (minst 2 stk. pr. bilplass, dog minst 4 stk.).

Hydraulisk presse med presskraft på minst 40 tonn, dog minst 20 tonn for verksted som nevnt i 3.2.2.1.2.

Skruestikker.

Luftdreven og manuell fettpresse.

Håndlampe (minst 1 pr. reparatør).

Liggebrett (minst 1 pr. reparatør).

Gearoljepumper.

Varetrekk for skjermer og seter (minst 1 sett pr. reparatør).

Søppeldunker.

3.3.2.2 Motorsykkerverksted.

Maskiner:

Søylebormaskin eller håndbormaskin med benkestativ (begge for minst 18 mm bor).

Håndbormaskin (elektrisk- eller trykkluftdreven).

Smergelskive.

Verktøy:

Håndverktøy til hver reparatør.

Nødvendige brotsjer (ikke spes.).

Komplett sett bor som minst dekker området 1—18 mm.

Gjengeverktøy (snitt og tapper) i tommer (UNC og UNF) og i millimeter (M.M. eller S.I.) som minst dekker områdene $\frac{1}{8}$ — $\frac{5}{8}$ " og 4—12 mm.

Ventilfjærbue.

Stempelfjærtenger.

Tvinger.

Lageravdragere.

Momentnøkkel som minst dekker måleområdet 0—70 Nm (0—50 fotpund eller 0—7 kgm).

Mikrometer for utvendig måling som minst dekker måleområdet 0—100 mm (0—4"). Målenøyaktighet minst 1/100 mm (1/1000").

Mikrometer for innvendig måling som minst dekker måleområdet 25—100 mm (1—4"). Målenøyaktighet minst 1/100 mm (1/1000").

Teleskopstikkmål som sammen med utvendig mikrometer kan anvendes til innvendig måling minst i området 13—50 mm ($\frac{1}{2}$ —2").

Rettholt (0,5 m).

Kompresjonsmåler.

Vakuummåler.

Oljetrykkmåler. Målenøyaktighet minst 10 kPa (1/10 kg/cm²).

Lufttrykkmåler for dekk/slanger.

Turteller (tachometer).

Voltmeter. (Målenøyaktighet minst 2,5 %. Skalainndeling til minst 1/10 volt).

Ampéremeter. (Målenøyaktighet minst 2,5 %. Skalainndeling til minst 1 ampére).

Ohmmeter. (Måleområde minst for 0—100 ohm og 0—20 000 ohm).

Lykteinnstillingsapparat med lysmåler.

Ankerprøver.

Tenningslampe.

Prøvelampe.

Syremåler for batteri.

Utstyr:

Transportabelt arbeidsbord eller plass ved arbeidsbenk for hver fagarbeider og for annenhver hjelpearbeider/lærling. Bord- og benkeplater skal ha tilstrekkelig styrke og ha slik overflate at de er lette å holde rene.

Trykkluftanlegg med vaskepistol, blåsepistol og utstyr for luftfylling i dekk/slanger.

Utstyr for delevask (minst vasketank med rist i bunnen av tilstrekkelig størrelse og mindre, transportable vaskekar).

Loddebolt eller loddepistol.

Gass-sveiesapparat med skjærebrenner.

Batteriladeutstyr.

Minst en bukk pr. arbeidsplass for oppstilling av motorsykkelen i riktig arbeidshøyde.

Hydraulisk presse med presskraft minst 20 tonn.

Skruestikker.

Fettpresse.

Håndlampe (minst 1 pr. reparatør).

Søppeldunker.

3.3.2.3 Bilopprettingsverksted.

Maskiner:

Søylebormaskin eller håndbormaskin med benkestativ (begge for minst 18 mm bor).

Håndbormaskin (elektrisk eller trykkluftdreven).

Trykklufthammer med meisel.

Karosserislipemaskin (elektrisk- eller trykkluftdreven).

Elektrisk eller luftdreven profilsaks.

Smergelskive.

Knekkemaskin.

Hjulavbalanseringsapparat.

Verktøy:

Håndverktøy til hver reparatør.

Slegge.

Spett.

Nødvendige brotsjer.

Komplett sett bor som minst dekker området 1—18 mm.

Gjengeverktøy (snitt og tapper) i tommer (UNC og UNF) og i millimeter (M.M. eller S.I.) som minst dekker områdene $\frac{1}{8}$ — $\frac{3}{4}$ " og 4—18 mm.

Momentnøkkel eller momentstaver for riktig tiltrekking av alle typer hjul.

Tvinger.

Rattavdrager (universell).

Hjulavdragere.

Styreleddavdragere.

Håndverktøy for karosserioppretting (mothold, oppretterhammere og oppretterskjeer).

Gummihammer («softhammer»).

Skjermfil (panserfil).

Platesakser (rett og skrå).

Gripetenger for platearbeid.

Smietenger.

Målebånd (10 m).

Vinkler (store og små).

Utstyr for nedlodding av rammer.

Distansemål for kontroll av akselbeliggenhet og diagonal mål.

Rettholter (1 m og 0,5 m).

Spissingsmål med skala.

Verktøy for måling av hjulstillinger (for- og bakhjul).

Lufttrykkmåler for dekk/slanger.

Voltmeter. (Målenøyaktighet 2,5 %. Skalainndeling til minst 1/10 volt).

Lykteinnstillingsapparat med lysmåler.

Prøvelampe.

Utstyr:

Transportabelt arbeidsbord eller plass ved arbeidsbenk for hver fagarbeider og for hver andre hjelpearbeider/lærling. Bord- og benkeplater skal ha tilstrekkelig styrke og ha slik overflate at de er lette å holde rene.

Ambolt.

Trykkluftanlegg med vaskepistol, blåsepistol og utstyr for luftfylling i dekk/slanger.

Utstyr for delevask (minst vasketank med rist i bunnen av tilstrekkelig størrelse og mindre, transportable vaskekar).
Løfteinnretning for motorer.
Loddebolt og loddepistol.
Gass-sveiseapparat med skjærebrenner.
Elektrisk sveiseapparat eller dekk-gass-sveiseapparat.
Punktsveiseapparat eller dekk-gass-sveiseapparat.
Utstyr for popnagling.
Strekkbukk med utstyr («Pull dozer»).Karosserijekk (hydraulisk) med utstyr.
Garasjejekk på hjul som minst kan løfte 5 tonn.
Opplagringsbukker for bil (minst 2 pr. bilplass, dog minst 4 stk.).
Hydraulisk presse med presskraft minst 20 tonn.
Platesaks (bordmodell).
Skruestikker.
Fettpresse.
Håndlampe (minst 1 pr. reparatør).
Liggebrett (minst 1 pr. reparatør).
Varetrekk for skjermer og seter (minst 1 sett pr. reparatør).
Søppeldunker.

3.3.2.4 Bilelektro-/forgasserverksted.

Maskiner:

Søylebormaskin eller håndbormaskin med benkestativ (begge for minst 18 mm bor).
Håndbormaskin (elektrisk- eller trykkluftdreven).
Smergelskive.
Fordelerprøvebenk.
Prøvebenk for dynamoer.
Prøvebenk for startere.
Apparat/maskin for dreining av kommutatorer.
Utstyr for skraping/fresing av isolasjon mellom kommutatorsegmenter.

Verktøy:

Håndverktøy til hver reparatør.
Komplett sett bor som minst dekker området 1—18 mm.
Gjengeverktøy (snitt og tapper) i tommer (UNC og UNF) og i millimeter (M.M. eller S.I.) som minst dekker områdene $\frac{1}{8}$ — $\frac{5}{8}$ " og 4—12 mm.
Kabelskotang for loddefrie kabelsko.
Lageravdragere.

Polskoavdrager.

Mikrometer for utvendig måling som minst dekker måleområdet 0—50 mm (0—2"). Målenøyaktighet minst 1/100 mm (1/1000"). Teleskopstikkmål som sammen med utvendig mikrometer kan anvendes til innvendig måling minst i området 13—50 mm $\frac{1}{2}$ —2").

Kopresjonsmåler.

Vakuummåler.

Bensinpumpetrykkmåler.

Bensinforbruksmåler.

Voltmeter. (Målenøyaktighet minst 2,5 %. Skalainndeling til minst 1/10 volt).

Ampéremeter. (Målenøyaktighet minst 2,5 %. Skalainndeling til 1 ampére).

Ohmmeter. (Måleområde minst 0—100 ohm og 0—20 000 ohm).

Lykteinnstillingsapparat med lysmåler.

Coilprøver.

Kondensatorprøver.

Diodeprøver.

Diodepresse.

Kamvinkelmåler.

Ankerprøver.

Tenningslampe.

Prøvelampe.

Belastningsmotstand minst 500 W.

Tennpluggrenser.

Tennpluggtester.

Tennpluggsøkere.

Turteller (tachometer).

Syremåler for batteri.

Celleprøver.

Måleverktøy for forgasserdyser.

Måleverktøy for flottørhøyde.

Instrument som minst kan måle CO-innholdet i avgassen.

Utstyr:

Transportabelt arbeidsbord eller plass ved arbeidsbenk for hver fagarbeider og for annenhver hjelpearbeider/lærling. Bord- og benkeplater skal ha tilstrekkelig styrke og ha slik overflate at de er lette å holde rene.

Trykkluftanlegg med vaskepistol og blåsepistol.

Utstyr for delevask (minst vasketank med rist i bunnen av tilstrekkelig størrelse og mindre, transportable vaskekar).

Loddebolt eller loddepistol.
 Utstyr for popnagling.
 Hydraulisk presse med presskraft minst 5 tonn.
 Skruestikker.
 Håndlampe (minst 1 pr. reparatør).
 Liggebrett (minst 1 pr. reparatør).
 Varetrekk for skjermer og seter (minst 1 sett pr. reparatør).
 Sjøppeldunker.

3.3.2.5 Bilbremseverksted.

Maskiner:

Søylebormaskin eller håndbormaskin med benkestativ (begge for minst 18 mm bor).
 Håndbormaskin (elektrisk- eller trykkluftdreven).
 Smergelskive.
 Maskin for dreining/sliping av bremsetromler og bremseskiver.
 Dreie-/slipeutstyr med godkjent avsug for tilpassing av bremsebelegg etter trommeldiameter.
 Bremsebåndklinkemaskin for store og små bremsesko.

Verktøy:

Håndverktøy til hver reparatør.
 Slegge.
 Brotsjer (innstillbare med styring) som minst dekker området 5—30 mm eller nødvendige faste brotsjer.
 Komplett sett bor som minst dekker området 1—18 mm.
 Gjengeverktøy (snitt og tapper) i tommer (UNC og UNF) i millimeter (M.M. eller S.I.) som minst dekker områdene $\frac{1}{8}$ — $\frac{5}{8}$ " og 4—12 mm.
 Verktøy for dobbelflensing av bremserør.
 Verktøy for kutting av bremserør.
 Verktøy for bøyning av bremserør.
 Honeverktøy til håndbormaskin for bearbeiding av bremsesylindre.
 Bremsefjærtenger.
 Klemmer for bremsesylindre.
 Pedaljekk.
 Utstyr for lufting av bremseanlegg (lufteflaske, slange og nøkler).
 Tvinger.
 Lageravdragere.
 Hjulavdragere.

Mikrometer for utvendig måling som minst dekker måleområdet 0—50 mm (0—2"). Målenøyaktighet minst 1/100 mm (1/1000"). Teleskopstikkmål som sammen med utvendig mikrometer kan anvendes til innvendig måling minst i området 13—50 mm ($\frac{1}{2}$ —2"). Måleverktøy for bremsetromler. Målenøyaktighet minst 1/10 mm (1/100").

Momentnøkkel eller momentstaver for riktig tiltrekking av alle typer hjul.

Måleverktøy for bremseskiver. Målenøyaktighet minst 1/100 mm (1/1000").

Manometer med nødvendige tilkoplingsmuligheter for måling av trykk/vakuum i bremseanlegg (trykkluft, vakuum og hydraulisk system). Målenøyaktighet minst 10 kPa (1/10 kg/cm²).

Fotkraftmåler.

Utstyr for måling av bremsevirkning (bremseprøvestand, retardasjonsmåler e. l.).

Utstyr:

Transportabelt arbeidsbord eller plass ved arbeidsbenk for hver fagarbeider og for annenhver hjelpearbeider/lærling. Bord- og benkeplater skal ha tilstrekkelig styrke og ha slik overflate at de er lette å holde rene.

Trykkluftanlegg med vaskepistol og blåsepistol.

Utstyr for delevask (minst vasketank med rist i bunnen av tilstrekkelig størrelse og mindre, transportable vaskekar).

Gass-sveiseapparat.

Garasjejekk på hjul som minst kan løfte 5 tonn.

Opplagringsbukker for bil (minst 2 stk. pr. bilplass, dog minst 4 stk.).

Hydraulisk presse med presskraft minst 20 tonn.

Skruestikker.

Håndlampe (minst 1 pr. reparatør).

Liggebrett (minst 1 pr. reparatør).

Ovn for påliming av bremsebånd.

Søppeldunker.

3.3.2.6 Bildieselverksted.

Maskiner:

Søylebormaskin eller håndbormaskin med benkestativ (begge for minst 18 mm bor).

Håndbormaskin (elektrisk- eller trykkluftdreven).

Smergelskive.

Prøvebenk for innsprøytingspumper.

Verktøy:

Håndverktøy til hver reparatør.

Komplett sett bor som minst dekker området 1—18 mm.

Gjengeverktøy (snitt og tapper) i tommer (UNC og UNF) og i millimeter (M.M. eller S.I.) som minst dekker områdene $\frac{1}{8}$ — $\frac{5}{8}$ " og 4—12 mm.

Verktøy for kutting av dieselryr.

Verktøy for bøyning av dieselryr.

Verktøy for steking av dieselryr.

Lageravdragere.

Momentnøkkel som minst dekker måleområdet 0—275 Nm (0—200 fotpund eller 0—28 kgm).

Dyseprøveapparat.

Dysebrotsjer.

Verktøy for rensing av dyser.

Spylemunnstykker for dyser.

Undertrykk- og trykkmåler for lavtrykksystemet i dieselanlegg.

Spesialverktøy for demontering og montering av de alminneligste typer av dieselpumper og dyser.

Kompresjonsmåler for bensin-dieselmotorer.

Turteller (tachometer).

Mikrometer for utvendig måling som minst dekker måleområdet 0—50 mm (0—2"). Målenøyaktighet minst $\frac{1}{100}$ mm (1—1000").

Teleskopstikkmål som sammen med utvendig mikrometer kan anvendes til innvendig måling minst i området 13—50 mm ($\frac{1}{2}$ —2").

Utstyr:

Transportabelt arbeidsbord eller plass ved arbeidsbenk for hver fagarbeider og for annenhver hjelpearbeider/lærling. Bord- og benkeplater skal ha tilstrekkelig styrke og ha slik overflate at de er lette å holde rene.

Trykkluftanlegg med vaskepistol og blåsepistol.

Utstyr for delevask (minst vasketank med rist i bunnen av tilstrekkelig størrelse og mindre, transportable vaskekar).

Hydraulisk presse med presskraft minst 5 tonn.

Skruestikker.

Håndlampe (minst 1 pr. reparatør).

Varetrekk for skjerner (minst 1 sett pr. reparatør).

Søppeldunker.

3.3.2.7 Bilgummiverksted.**Maskiner:**

Håndbormaskin (elektrisk eller trykkluftdreven).

Pussemotor med fleksibel slange og nødvendig pusseutstyr.
Hjulavbalanseringsapparat for person- og lastebilhjul.
Av- og påmonteringsutstyr for person- og lastebildekk.

Verktøy:

Håndverktøy til hver reparatør.

Verktøy og utstyr for forhåndsbearbeiding og pussing av dekk.
Trykkluft- og/eller elektrisk dreven muttertrekker for alle størrelser av hjulmuttere.

Momentnøkkel eller momentstaver for riktig tiltrekking av alle typer hjul.

Dekkspaker.

Hjulvinder (tommer og millimeter).

Monteringshammer.

Trykkluftverktøy for pigging av dekk.

Skyvelære.

Meterstokk av stål.

Spesialverktøy for arbeid på ventiler.

Lufttrykkmåler for dekk.

Hjulavdragere.

Seksjonsform med utstyr eller tangpresse(r) for person- og lastebildekk, alternativt egnet autoklav for reparasjon av dekk.

Dekkspreder (trykkluftdreven eller hydraulisk for person- og lastebildekk).

Utstyr:

Nødvendig antall arbeidsbenker med lest. Bord- og benkeplater skal ha tilstrekkelig styrke og ha slik overflate at de er lette å holde rene.

Trykkluftanlegg med blåsepistol og utstyr for luftfylling i dekk/slanger.

Apparat for omlegging av dekk.

Verneramme for luftfylling av dekk på delte felger.

Utstyr for plugging av slangeløse dekk.

Utstyr for vasking av hjul og dekk.

Vannbeholder for prøving av slanger og slangeløse dekk.

Garasjejekk på hjul som minst kan løfte 12 tonn.

Opplagringsbukker for bil (minst 2 stk. pr. bilplass, dog minst 4 stk.).

Skruestikker.

Håndlampe (minst 1 pr. reparatør).

Søppeldunker.

3.3.2.7.1 Bilgummiverksted som foretar regummiering og fabrikant må ha:

Inspeksjonsmaskin for strammer og ferdige dekk.

Dreie- eller raspemaskin med godkjent avsug for forhåndsbearbeiding av dekk.

Utstyr for sementering.

Maskinell utrustning for oppbygging av dekk.

Nødvendig utstyr for curing av dekk.

3.3.2.8 Påbyggerverksted.

Maskiner:

Søylebormaskin eller håndbormaskin med benkestativ (begge for minst 32 mm bor).

Håndbormaskin (elektrisk- eller trykkluftdreven).

Trykklufthammer med meisel.

Smergelskive.

Dreiebenk.

Verktøy:

Håndverktøy til hver reparatør.

Slegge.

Spett.

Trykkluft- eller elektrisk dreven muttertrekker for alle størrelser av hjulmuttere.

Momentnøkkel eller momentstaver for riktig tiltrekking av alle typer hjul.

Brotsjer 15—40 mm.

Komplett sett bor som minst dekker området 1—22 mm.

Gjengeverktøy (snitt og tapper) i tommer (UNC og UNF) og i millimeter (M.M. eller S.I.) som minst dekker områdene $\frac{1}{8}$ "— $1\frac{1}{4}$ " og 4—22 mm.

Verktøy for dobbelflensing av bremserør.

Verktøy for kutting av bremserør.

Utstyr for prøving av tilhengerkopling og bremsetrykk.

Tvinger.

Lageravdragere.

Platesakser.

Gripetenger for platearbeid.

Momentnøkkel som minst dekker måleområdet 0—275 Nm (0—200 fotpund eller 0—28 kgm).

Målebånd (20 m).

Vinkler (store og små).

Distansemål for kontroll av akselbeliggenhet og diagonal mål.

Rettholter (3 m og 0,5 m lange).

Turteller (tachometer).

Voltmeter. (Målenøyaktighet minst 2,5 %. Skala inndeling til minst 1/10 volt).

Ampéremeter. (Målenøyaktighet minst 2,5 %. Skala inndeling til minst 1 ampére).

Ohmmeter. (Måleområde minst for 0—100 ohm og 0—20 000 Ohm).

Prøvelampe.

Utstyr:

Transportabelt arbeidsbord eller plass ved arbeidsbenk for hver fagarbeider og for annen hver hjelpearbeider/lærling. Bord- og benkeplater skal ha tilstrekkelig styrke og ha slik overflate at de er lette å holde rene.

Ambolt.

Trykkluftanlegg med vaskepistol, blåsepistol og utstyr for luft-fylling i dekk/slanger.

Utstyr for dele vask (minst vasketank med rist i bunnen av tilstrekkelig størrelse og mindre, transportable vaskekar).

Løfteinnretninger/kraner.

Loddebolt og loddepistol.

Gass-sveiseapparat med skjærebrenner.

Elektrisk sveiseapparat.

Utstyr for popnagling.

Garasjejekk på hjul som minst kan løfte 5 tonn.

Oppplagringsbukker for bil (minst 2 stk. pr. bilplass, dog minst 4 stk.).

Hydraulisk presse med presskraft minst 40 tonn.

Skruestikker.

Fettpresse.

Håndlampe (minst 1 pr. reparatør).

Liggebrett (minst 1 pr. reparatør).

Varetrekk for seter (minst 1 pr. reparatør).

Søppeldunker.

Skrappjernkasser.

3.4 Oppbevaringsplass for kjøretøy.

Verksted må ha et tilstrekkelig antall oppbevaringsplasser avpasset etter bl. a. virksomhetens art, for hensetting av kjøretøy som er satt inn for reparasjon eller som er ferdig reparert.

3.5 Reparasjonsdata m. v.

Verksted skal ha reparasjonsbeskrivelser og innstillingsmål for vanlig forekommende kjøretøytyper for minst de siste 10 års modeller, kjøretøyforskriftene med utfyllende bestemmelser samt andre offentlige bestemmelser m. v. som er nødvendig for å kunne utføre reparasjonsarbeid på en tilfredsstillende og forskriftsmessig måte.

Hjelpemidler som nevnt skal oppbevares i verkstedet og være lett tilgjengelige for den enkelte reparatør.

4. Plikter som godkjenningen medfører.

4.1 Alminnelige plikter.

4.1.1 Verkstedledelsen skal sørge for at verkstedet fyller vilkårene for godkjenning.

4.1.2 Verkstedledelsen er ansvarlig for at det arbeidet som verkstedet påtar seg blir utført faglig, tilfredsstillende og rasjonelt.

4.1.3 Verkstedledelsen er ansvarlig for at det blir holdt tilfredsstillende orden og renhold i og utenfor verkstedet.

4.1.4 Verksted må ikke utføre annet godkjenningspliktig arbeid enn det er godkjent for. Det må heller ikke utføre godkjenningspliktig arbeid som det ikke har utstyr og/eller faglige forutsetninger for å utføre på fullverdig måte.

4.1.5 Verksted må ikke utføre arbeid som er i strid med bestemmelsene i kjøretøyforskriftene med utfyllende bestemmelser.

4.2 Meldinger, oppgaver m. v.

4.2.1 Verksted skal gi melding til biltilsynet når det inntreffer endringer ved verkstedet som berører administrativ eller teknisk leder, ved endring av eierforhold, firmanavn e. l. samt ved vesentlige endringer av lokaler, verktøy eller utstyr.

4.2.2 Verksted kan pålegges å gi årlige oppgaver til Vegdirektoratet eller biltilsynet, og må ellers gi de opplysninger som er nødvendig for kontroll av verkstedet.

4.2.3 Verksted som skal utføre slikt arbeid på kjøretøy at understellsnummeret (identifikasjonsmerkingen) blir beskadiget eller fjernet, skal gi melding om dette til biltilsynet før arbeidet settes i gang.

4.2.4 Verksted skal gi melding til biltilsynet om reparasjon av kjøretøy som er påført slik skade at det kreves fremstilt for ny godkjenning hos biltilsynet (jfr. kjøretøyforskriftene).

4.3 Regnskapsførsel m. v.

4.3.1 Utover de krav som stilles til regnskapsførsel i andre bestemmelser, skal verkstedet ha slikt regnskapsopplegg at arbeidstid og reservedeler blir belastet riktig arbeidsoppdrag. For hvert kjøretøy, del eller utstyr som repareres skal det føres oppgave over medgått tid for hver reparatør (f. eks. arbeidskort). Videre skal det føres oppgaver for hver dag over hvilken tid den enkelte reparatør har arbeidet på hvert enkelt kjøretøy, del eller utstyr (f. eks. timekort).

4.3.2 Det skal gis spesifisert regning for det kjøretøy, del eller utstyr som er reparert, hvor delepriser og arbeidsutgifter går fram på en lett forståelig måte.

5. Administrative bestemmelser.

5.1 Søknad om godkjenning.

5.1.1 Søknad om godkjenning av verksted, administrativ leder og/eller teknisk leder sendes biltilsynet på fastsatt blankett.

5.1.2 Planer for etablering av verksted bør forelegges Biltilsynet for forhåndsgodkjenning, bl. a. med tanke på godkjenning av administrativ og teknisk leder, verkstedlokaler m. v.

5.2 Tildeling og dokumentasjon av godkjenning.

5.2.1 Verksted tildeles godkjenningsbevis på fastsatt blankett samt godkjenningsskilt som dokumentasjon for at verkstedet er godkjent av biltilsynet. For verksted som er godkjent etter nr. 3.2.2.1.2 skal det på godkjenningsbeviset være angitt hvilke kjøretøytyper verkstedet har anledning til å utføre reparasjons- og vedlikeholdsarbeider på.

5.2.1.1 Verksted som har godkjenning som omfatter flere typer verksteder, skal ha godkjenningsbevis for hver av typene. Godkjenningsbevis skal oppbevares i verkstedet og kunne forevises for kontrollmyndighet på forlangende.

5.2.1.2 Godkjenningsskilt skal være av slik utførelse som Vegdirektoratet bestemmer.

Verksted som har godkjenning som omfatter flere typer verksteder, skal ha godkjenningsskilt for hver av typene. Verksted kan dog ikke tildeles mer enn ett skilt for hver verkstedstype.

Godkjenningsskilt skal være plassert på et hensiktsmessig sted på utsiden av verkstedet, godt synlig for publikum.

5.2.2 Godkjent verksted kan på brevark m. v. benytte merke som har samme form som godkjenningsskiltet.

5.2.3 Administrativ og teknisk leder tildeles godkjenningsbevis på fastsatt blankett som dokumentasjon for at de er godkjent av biltilsynet.

5.2.4 Reparasjonsvirksomhet som omfattes av bestemmelsene i disse forskrifter, må ikke settes i gang før godkjenningsbevis og -skilt er tildelt. Når befaring av verkstedet ikke omgående kan finne sted og det ut fra de foreliggende opplysninger er grunn til å anta at verkstedet oppfyller kravene i disse forskrifter, kan dog biltilsynet i særlige tilfeller gi tillatelse til at driften settes i gang før endelig godkjenning er gitt.

5.3 Inndragning av godkjenning.

5.3.1 Biltilsynet skal inndra godkjenningen dersom:

5.3.1.1 verkstedet ikke lenger fyller de betingelser som er satt for godkjenningen, jfr. dog nr. 2.6.

5.3.1.2 verkstedet ikke innen en av kontrollmyndigheten fastsatt frist har rettet på påpekte mangler.

5.3.1.3 verkstedet gjentatte ganger tross skriftlig advarsel har utført arbeid som ikke er faglig tilfredsstillende.

5.3.2 Ved inndragning av godkjenning skal biltilsynet inndra verkstedets godkjenningsbevis og godkjenningsskilt.

5.3.3 Biltilsynet skal inndra en administrativ eller en teknisk leders godkjenning dersom de forsømmer de plikter de er pålagt. Ved slik inndragning skal biltilsynet inndra godkjenningsbeviset.

5.3.4 Vegdirektoratet bestemmer når ny godkjenning kan gis etter at verksted har fått sin godkjenning inndratt.

5.4 Tilbakekalling av arbeidstillatelse.

5.4.1 Biltilsynet skal kalle arbeidstillatelse som nevnt i nr. 2.2.9, 2.2.10 og 2.2.11 tilbake dersom:

5.4.1.1 apparater, utstyret eller plassen ikke lenger er tilfredsstillende,

5.4.1.2 arbeidet tross skriftlig advarsel ikke blir faglig tilfredsstillende utført, eller utført i henhold til kjøretøyforskriftene med utfyllende bestemmelser.

5.5 Klage.

5.5.1 Avgjørelse som treffes av en myndighet etter disse forskrifter, kan klages i henhold til bestemmelsene i lov av 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker.

5.6 Kontrollbestemmelser.

5.6.1 Biltilsynet skal føre kontroll med at verksted til enhver tid fyller de krav som stilles for godkjenning.

5.6.2 Biltilsynet skal føre kontroll med at verksted oppfyller de plikter som godkjenningen medfører, og at det ikke utfører annet godkjenningspliktig arbeid enn godkjenningen gir adgang til.

5.6.3 Biltilsynet skal føre kontroll med at verksted utfører arbeid som er faglig tilfredsstillende og i overensstemmelse med kjøretøyforskriftene med utfyllende bestemmelser.

5.6.4 Biltilsynet skal føre kontroll med at godkjenningspliktig arbeid ikke blir utført av andre enn godkjente verksteder.

5.6.5 Når biltilsynet ved kontroll som angitt i nr. 5.6.1 — 5.6.4 oppdager misligheter, skal dette nedtegnes og verkstedet underrettes.

5.6.6 Til utfylling av den kontroll som biltilsynet utfører, kan kontroll foretas av representanter fra Vegdirektoratet eller av den Vegdirektoratet gir myndighet.

5.6.7 Verksted eller person som utfører arbeid i strid med lov om godkjenning av køyretøyverkstader eller bestemmelser gitt i medhold av denne lov, skal anmeldes til politiet, og ulovlig reparasjonsvirksomhet på kjøretøy stoppes.

5.7 Register, arkiv m. v.

5.7.1 Biltilsynet skal føre register over godkjente verksteder i sitt distrikt.

Han skal dessuten arkivere kopi av søknad om godkjenning av verksted, av utstedte godkjenningsbevis for verksted, administrativ leder og teknisk leder, av kontrollrapporter og av korrespondanse med verkstedene.

5.7.2 På grunnlag av meldingen fra biltilsynet oppretter Vegdirektoratet sentralt register over godkjente verksteder.

5.7.3 Biltilsynet skal minst en gang i året sende gjenpart/kopier til Vegdirektoratet av aktuelle skriv til verkstedene.

5.8 Opplæring og prøve.

5.8.1 Vegdirektoratet kan iverksette opplæringstiltak for verkstedpersonale, og kan bestemme at slik opplæring skal inngå som en del av vilkårene for godkjenning som administrativ eller teknisk leder.

5.8.2 Vegdirektoratet fastsetter hva opplæringen skal omfatte. Opplæringen skal foregå ved opplæringsinstitusjon som Vegdirektoratet har godkjent.

5.8.3 Vegdirektoratet bestemmer om det skal avlegges prøve etter gjennomgått opplæring, og hvordan prøven skal avvikles.

Vegdirektoratet oppnevner sensorer i de enkelte fag, og fastsetter godtgjørelse for sensorarbeidet.

5.9 Vegdirektoratet fastsetter budsjett for verkstedkontroll m. v. for biltilsynsdistriktene (fylkene).

Innenfor de budsjettmessige rammer som gis for hvert enkelt fylke har vegsjefen, eller den han bemyndiger, anvisningsmyndighet.

Vegdirektoratet har anvisningsmyndighet for øvrige utgifter.

6. Utvalg.

6.1 Rådgivende distriktsutvalg.

6.1.1 I hvert biltilsynsdistrikt skal det være ett eller flere distriktsutvalg. Distriktsutvalgene skal i alminnelighet bestå av tre medlemmer, med varamenn, som representerer henholdsvis verkstedeierne, bilarbeiderne og Statens arbeidstilsyn. I distriktsutvalg der arbeidsmengden er spesielt stor, kan medlemstallet økes. Dersom det er nødvendig i forbindelse med befaring eller behandling av spesielle saker, kan distriktsutvalget suppleres, eller en eller flere av de faste medlemmer erstattes med medlemmer som er spesielt fagkyndige på vedkommende område samt med representanter for kommunale myndigheter, politiet m. v. Når saker som har tilknytning til bilgummi- eller bildieselverkstedene blir behandlet, skal det alltid være en sakkyndig på disse områder med i utvalget.

6.1.2 Distriktsutvalget skal være rådgiver for biltilsynet i arbeidet med gjennomføringen av lov om godkjenning av køyretøyverkstader, og i den utstrekning det er nødvendig delta ved kontroll av verkstedene. Distriktsutvalget skal uttale seg i klagesaker og ellers i de saker som biltilsynet forelegger det.

6.1.3 Faste medlemmer og varamenn i distriktsutvalget oppnevnes av Vegdirektoratet for et tidsrom av 2 år eller mer. Suppleringsmedlemmer (jfr. nr. 6.1.1) oppnevnes av biltilsynet. Medlemmer som ikke lenger innehar stilling som kvalifiserer for medlemskap i distriktsutvalg, løses fra sine verv.

6.1.4 Medlemmer og varamenn i distriktsutvalget må ha godt kjennskap til bransjen og bør fylle de krav som stilles for godkjenning som administrativ/teknisk leder. Distriktsutvalget må ikke ha mer enn én representant fra samme verksted.

6.1.5 Medlemmer av distriktsutvalget ytes slik godtgjørelse som Vegdirektoratet fastsetter. Skyss- og kostgodtgjørelse ytes etter regulativ for reiser innenlands for Statens regning.

6.2 Rådgivende bransjeutvalg.

6.2.1 Det skal være et sentralt bransjeutvalg. Bransjeutvalget skal ordinært bestå av fem medlemmer, med varamenn som representerer henholdsvis verkstedeierne, bilarbeiderne, oljeselskapenes godkjente bilverksteder, bileierne og Statens arbeidstilsyn. Dersom det er nødvendig i forbindelse med behandling av spesielle saker, kan bransjeutvalget suppleres med en eller flere av de faste medlemmer eller erstattes med medlemmer som er spesielt fagkyndige på vedkommende område. Når saker som har tilknytning til bilgummi- eller bildieselverkstedene blir behandlet, skal det alltid være en sakkynndig på disse områder med i utvalget.

6.2.2 Bransjeutvalget skal virke som rådgiver for Vegdirektoratet i arbeidet med gjennomføringen av lov om godkjenning av køretøyverkstader. Bransjeutvalget bør uttale seg i klagesaker og ellers i de saker som Vegdirektoratet forelegger det. Dersom det oppstår uenighet mellom bransjeutvalget og Vegdirektoratet, kan bransjeutvalget forlange at saken blir forelagt for Samferdselsdepartementet.

6.2.3 Faste medlemmer og varamenn i bransjeutvalget oppnevnes av Vegdirektoratet for et tidsrom av 2 år eller mer. Suppleringsmedlemmer (jfr. nr. 6.2.1) utnevnes av Vegdirektoratet.

6.2.4 Medlemmer av bransjeutvalget ytes slik godtgjørelse som Vegdirektoratet fastsetter. Skyss- og kostgodtgjørelse ytes etter reglativ for reiser innenlands for Statens regning.

7. Andre krav.

7.1 Utover de krav som er fastsatt i disse forskrifter, skal verksted før godkjenning gis — og senere til enhver tid — oppfylle de krav som er fastsatt for slik virksomhet i andre bestemmelser med hjemmel i lov (byggnings-, arbeidsmiljø-, helse-, brann-, elektrisitetslovgivning m. v.). Spesielt må påses at verksted som foretar reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på asbestholdige deler av kjøretøys bremses og clutch tilfredsstiller arbeidstilsynets forskrifter.

8. Utfyllende bestemmelser og unntaksbestemmelser.

8.1 Vegdirektoratet kan gi utfyllende bestemmelser til disse forskrifter.

8.2 Vegdirektoratet kan gjøre generelle unntak fra disse forskrifter eller gjøre unntak i enkelttilfelle der ikke biltilsynet har unntaksmyndighet.

9. Ikrafttreden og overgangsbestemmelser.

9.1 Disse forskrifter skal gjelde fra 1. januar 1974, dog slik at:

9.1.1 verksted som er godkjent før 1. januar 1974 kan tildeles godkjenningsbevis etter disse forskrifter selv om det ikke fullt ut oppfyller kravene i nr. 3.2 i disse forskrifter til lokaler og/eller i nr. 3.4 til oppbevaringsplass for kjøretøy.

Verksted som nevnt kan gis frist inntil 1. januar 1975 for å etterkomme de krav i nr. 3.3 til maskiner, verktøy og utstyr som er nye i forhold til kravene i forskriftene av 26. juli 1957.

9.1.2 Administrativ eller teknisk leder som er godkjent pr. 1. januar 1974, kan tildeles godkjenningsbevis etter disse forskrifter som henholdsvis administrativ eller teknisk leder uten at kvalifikasjonene vurderes på nytt.

9.1.3 Dersom verksted etter 1. januar 1976 fortsatt ikke fyller kravene i disse forskrifter, kan Vegdirektoratet i særlige tilfelle gi en begrenset godkjenning. Slik godkjenning kan bare gis til den som pr. 1. januar 1974 var innehaver av verkstedet, og skal i alminnelighet inndras når denne slutter verksteddriften.

9.2 Arbeid som nevnt i nr. 2.2.9, 2.2.10 og 2.2.11 i disse forskrifter, er etter 1. januar 1975 bare tillatt utført av bedrift, firma m. v. som er gitt skriftlig tillatelse til dette av Biltilsynet.

9.3 Verksted som nevnt i nr. 1.3.8, påbyggerverksted, som etter endringer i lovens § 1 er pålagt godkjenningsplikt, kan gis frist til 1. januar 1980 for å kvalifisere seg for godkjenning. Dersom slikt verksted etter 1. januar 1980 fortsatt ikke fyller kravene i disse forskrifter, kan Vegdirektoratet i særlige tilfelle gi en begrenset godkjenning. Slik godkjenning kan bare gis til den som pr. 1. januar 1979 var innehaver av verkstedet og skal i alminnelighet inndras når denne slutter verksteddriften. Verksted som nevnt i første ledd må for å ha rett til å fortsette verksteddriften søke biltilsynet om godkjenning innen 1. april 1979.

9.4 Forskrifter fastsatt av Samferdselsdepartementet den 26. juli 1957 med hjemmel i lov av 17. oktober 1947 om godkjenning av bilverksteder m. v., med senere endringer, oppheves fra 1. januar 1974.

JUSTITSMINISTERIET

Færdselssikkerhedsafdelingen.

10. august 1979.

N O T A T

om

økonomiske konsekvenser m.v. ved en autorisationsordning.

1. Det fremgår af udvalgets arbejdsgruppes rapport af 22. november 1978, at en autorisationsordning må forudses i givet fald at skulle indeholde nogle ganske komplicerede detailbestemmelser med deraf følgende kompliceret administration af en ordning af denne art. Herunder administrationen af diverse overgangsordninger; som skitseret i arbejdsgruppens rapport.
2. Det administrative apparat, der i givet fald skal etableres, hvis man vælger at indføre en autorisationsordning, må nødvendigvis være tilvejebragt i arbejdsduelig stand, inden en autorisationsordning med dens eventuelle overgangsordninger kan sættes i kraft.
3. Mere indgående, saglige overvejelser om opbygningen (herunder om personale- og anlægsbehov) af dette administrative apparat må bl.a. forudsætte
 - at der bliver skabt mere klarhed over hvor mange virksomheder, der kan antages at blive berørt af ordningen; i handelsministeriets notat af 23. november 1970 er f.eks. tallet "6.000" anført,
 - at der bliver skabt mere klarhed over de detailbestemmelser, der kan tænkes knyttet til ordningen.
4. På det foreliggende - stærkt skitseprægede - grundlag kan det skønnes, at personalebehovet bliver af størrelsesorden 100 medarbejdere

- 75 - 80 medarbejdere med ingeniør-/bilinspektøruddannelse, og
- 20 - 25 kontoruddannede medarbejdere,
fordelt mellem færdselssikkerhedsafdelingens biltekniske kontor (BK)
og statens bilinspektions for tiden 44 kredse (SBI).

Hertil kommer, at der også må påregnes at blive behov for ansættelse af en eller flere juridisk-uddannede medarbejdere til støtte for bilteknisk kontor i de spørgsmål, der rækker udover det rent teknisk-faglige.

Tilvejebringelsen af de nødvendige arbejdspladser til disse mange medarbejdere medfører selvsagt et vist anlægsbehov for bilteknisk kontor, herunder statens bilinspektion.

5. Det bliver i givet fald nødvendigt, at bilteknisk kontor udbygges med en "Autorisations-sektion", der bl.a. skal forestå

- registrering af de virksomheder, der berøres eller kan blive berørt af ordningen,
- behandling af ansøgninger om autorisation,
- tildeling/tilbagekaldelse af autorisationer på grundlag af ansøgninger/rapporter, der indgår fra SBI,
- behandling af klagesager,
- behandling af ansøgninger om dispensationer,
- kontakten til "automobilbranchen, mekanikerne og forbrugerne" og
- hvad mere kan tænkes (f.eks. udarbejdelse af en "Vejledning"/"Håndbog") for at holde styr på bestemmelser m.v. omkring autorisationsordningen.

6. Det bliver i givet fald tillige nødvendigt at udbygge statens bilinspektions for tiden 44 kredse til bl.a. at skulle kunne forestå

- det løbende tilsyn med de autoriserede værksteder,
- den løbende kontrol af, at værkstederne fortsat opfylder betingelserne for den/de givne autorisation/autorisationer,
- den løbende kontrol af, at de autoriserede værksteders reparationsarbejder udføres fagligt forsvarligt, og

- den nødvenige løbende rapportering til BK om resultaterne af denne tilsyns- og kontrolvirksomhed, samt
- undersøgelsen lokalt med rapportering til BK i forbindelse med ansøgning om autorisation eller om dispensation,
- undersøgelsen lokalt med rapportering til BK i sager om eventuel tilbagekaldelse af en tidligere givet autorisation, og
- vejledning af publokum med hensyn til bestemmelser m.v. omkring ordningen.

7. Vælger man at indføre en autorisationsordning, vil det for den enkelte virksomhed selvsagt blive af vital betydning

- om autorisation kan opnås eller ikke kan opnås, som ønsket, og
- om autorisation vil kunne bevares eller ikke vil kunne bevares, som eventuelt givet.

Tilvejebringelsen af det nødvendige administrative apparat - til håndtering af en eventuel autorisationsordning - er derfor ikke blot et spørgsmål om bevillinger til at få rekrutteret/ansat det nødvendige antal medarbejdere og til at få tilvejebragt det nødvendige antal arbejdspladser til dem.

Det er også et spørgsmål om at få tilvejebragt mulighed for at få uddannet bilteknisk kontors og statens bilinspektions medarbejdere til at kunne varetage en sådan opgave på en for alle parter tilfredsstillende måde. En opgave, der (i teknisk-faglig henseende) afviger noget fra, hvad bilteknisk kontor/statens bilinspektion hidtil har haft til opgave at skulle løse.

Det vil i givet fald bl.a. få væsentlig betydning for vurderingen af tidsfaktoren for iværksættelsen af en eventuel autorisationsordning.

8. Det fremgår af ovenstående - på baggrund af arbejdsgruppens ligeledes skitseprægede - overvejelser,

- at en forsvarlig administration af en eventuel autorisationsordning må forudses at være forbundet med et ikke ubetydeligt resourceforbrug, og
- at det nødvendigvis vil kræve nogen tid at få tilvejebragt et sagligt rimeligt grundlag for en forsvarlig administration af en eventuel autorisationsordning.

