



**DET KONGELIGE  
ARBEIDS- OG SOSIALDEPARTEMENT**

# Høringsnotat

## **Forslag om å etablere en godkjenningsordning for bilvask, dekkskift og dekklagring**

21. desember 2020

## Innhold

1	Innledning.....	3
2	Bakgrunn.....	4
2.1	Hvor mange virksomheter vil omfattes av en godkjenningsordning? .....	4
2.2	Kjennetegn ved virksomhetene og arbeidsforholdene .....	4
2.3	Utfordringer i bransjen.....	5
3	Gjeldende rett.....	7
3.1	Generelt .....	7
3.2	Krav til utslipp av oljeholdig avløpsvann .....	8
3.3	Godkjenning av verksteder og kontrollorgan.....	8
3.4	Godkjenningsordning for renhold.....	9
3.4.1	Kort om godkjenningsordningen .....	9
3.4.2	Evalueringsordning av godkjenningsordningen.....	10
4	Departementets vurdering og forslag.....	10
4.1	Innledning og formål.....	10
4.2	Forslag til lovhjemmel for etablering av en godkjenningsordning .....	11
4.3	Forslag til forskrift om godkjenningsordning .....	12
4.3.1	Hovedtrekk .....	12
4.3.2	Virkeområde.....	13
4.3.3	Vilkår for godkjenning.....	14
4.3.4	Saksbehandling – søknad om godkjenning og utstedelse av HMS-kort.....	16
4.3.5	Register over godkjente virksomheter .....	16
4.3.6	Krav om årlig melding og dokumentasjon hvert tredje år .....	16
4.3.7	HMS-kort.....	17
4.3.8	Kjøp av tjenester og krav om dokumentasjon for godkjenning .....	17
4.3.9	Tilsyn og sanksjoner.....	18
4.4	EØS-rettslig vurdering .....	19
4.4.1	Innledning .....	19
4.4.2	Vurdering forholdet til etableringsreglene .....	19
4.4.3	Forholdet til tjenestereguleringene .....	21
4.4.4	Særlig om HMS-kort.....	22
5	Økonomiske og administrative konsekvenser.....	23
6	Departementets forslag .....	24
6.1	Endring av arbeidsmiljøloven .....	24

6.2 Forskrift om offentlig godkjenning for manuelt utført renhold av motorvogn, dekkskift og dekklagring .....	24
--	----

## 1 Innledning

Arbeids- og sosialdepartementet foreslår i dette høringsnotatet å innføre en offentlig godkjenningsordning for virksomheter som tilbyr manuelt utført renhold av motorvogn (bilvask), dekkskift og dekklagring. Bakgrunnen er at deler av bilbransjen i dag preges av store utfordringer knyttet til lovbrudd og problemer med lønns- og arbeidsforholdene. Renhold av motorvogn inkluderer flere typer motordrevet kjøretøy, herunder både bil og motorsykkel. For enkelhets skyld vil manuelt utført renhold av motorvogn i det følgende omtales som *bilvask*.

Treparts bransjeprogram for bilbransjen foreslo en godkjenningsordning for bilvask i brev oversendt departementet den 9. oktober 2019. Bransjeprogrammet foreslo her å utvide forskrift 8. mai 2012 nr. 408 om offentlig godkjenning av renholdsvirksomheter og om kjøp av renholdstjenester (heretter forkortet renholdsforskriften).

Samfunnsøkonomisk analyse (SØA) har kartlagt forholdene i bilbransjen på oppdrag for Arbeidstilsynet og treparts bransjeprogram for bilbransjen. Rapporten<sup>1</sup> ble lansert den 16. september 2020. Rapporten viser at bilbransjen har store utfordringer med det som omtales som uetiske lønns- og arbeidsvilkår og lovbrudd, blant annet brudd på arbeidsmiljøloven og skatte- og avgiftsunndragelser. Undersøkelsen viste at rundt 60 prosent av virksomhetene i bransjen mente det var liten sannsynlighet for å bli oppdaget av myndighetene ved lovbrudd. Arbeidstilsynet har avdekket flere brudd på arbeidsmiljøloven i bilbransjen, særlig innen bilpleie/bilvask. Ved en kontroll av 37 bilpleievirksomheter i 2019 ble det uten unntak avdekket brudd på arbeidsmiljøloven hos samtlige virksomheter.

Departementet foreslår at godkjenningsordningen for bilvask, dekkskift og dekklagring reguleres i en egen forskrift, og at forskriften i stor grad speiler den eksisterende godkjenningsordningen for renhold. Ordningen innlemmes dermed i systemet med forhåndskontroll og etterfølgende tilsyn som administreres av Arbeidstilsynet i dag. Departementet foreslår at godkjenningsordningen skal følge de samme saksbehandlingsprosedyrene som er etablert for renhold, samt at virksomhetene skal følge de samme prosedyrene og oppfylle tilnærmet samme krav, herunder krav til HMS-kort. Det foreslås i tillegg noen egne dokumentasjonskrav som ikke følger av renholdsforskriften, nærmere bestemt dokumentasjon for oppfyllelse av enkelte miljøkrav etter forurensningsforskriften. Forslaget på dette punktet er utarbeidet i samarbeid med Klima- og miljødepartementet.

---

<sup>1</sup> Samfunnsøkonomisk analyse "Kartlegging av arbeidsforhold i bilbransjen", SØA R24-2020.

Departementet foreslår å utvide hjemmelen i arbeidsmiljøloven § 4-1 åttende ledd for å sikre tilstrekkelig hjemmel for godkjenningsordningen. Kapittel 4 i høringsnotatet, departementets vurdering og forslag, inneholder to forslag; punkt 4.2 gjelder lovhjemmel for forslaget, mens punkt 4.3 gjelder forslag til forskrift.

## 2 Bakgrunn

### 2.1 Hvor mange virksomheter vil omfattes av en godkjenningsordning?

Bilbransjen består av ulike deler som inkluderer både handel, vedlikehold og reparasjon av kjøretøy. Bransjen kan deles inn i fire hovedkategorier, nærmere bestemt bilvask/bilpleie, kjøretøyverksteder, bilforhandlere og bensinstasjoner<sup>2</sup>. Hovedkategoriene kan igjen deles inn i underkategorier. Bilvask består for eksempel av både manuell og automatisk bilvask. Den internasjonale standarden for næringsgruppering, NACE, har ikke næringskoder som sammenfaller med den ovennevnte inndelingen. Både bilvask/bilpleie og kjøretøyverksteder sorterer under næringskoden for vedlikehold og reparasjon av motorvogn.

Samfunnsøkonomisk analyse har i sin rapport gjennomgått de ulike NACE-kodene for å finne frem til hvor mange virksomheter som driver innenfor de ulike delene av bilbransjen. SØA fant at den delen av bransjen som tilbyr vedlikehold og reparasjon av motorvogn totalt utgjør noe over 6 000 virksomheter. Disse virksomhetene omfatter flere ulike tjenester, herunder verkstedtjenester med godkjenning fra Statens vegvesen, enkle ikke-godkjenningspliktige reparasjoner, bilpleie/bilvask, arbeid med lakkering, rust og karosseri, samt dekkskift/dekklagring. Etter å ha trukket fra virksomheter som er knyttet til verksteder godkjent av Statens vegvesen, og gjort en manuell gjennomgang av de resterende virksomhetene, anslår SØA at minst 720 virksomheter tilbyr bilpleie/bilvask, mens minst 60 virksomheter tilbyr tjenester innen skifte og lagring av dekk. Det fremheves at dette må anses som et nedre anslag ettersom det ikke fanger opp virksomheter med lite definerte navn eller virksomheter som tilbyr de aktuelle tjenestene som tilleggstjeneste. Arbeidstilsynet anslår i en tilbakemelding til departementet at en godkjenningsordning for manuell bilvask alene vil kunne berøre et sted mellom 700 og 2000 virksomheter.

### 2.2 Kjennetegn ved virksomhetene og arbeidsforholdene

Et viktig kjennetegn ved bilbransjen er at foretakene ofte tilbyr flere ulike bilrelaterte tjenester. For eksempel tilbyr en del foretak både verkstedtjenester og bilpleietjenester. Noen bruktbilforhandlere har også egne verksteder for å reparere biler før videresalg.

Det er forskjeller innad i bilbransjen når det gjelder hvor stor andel av virksomhetene som er registrert som enkeltmannsforetak. Innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy generelt er 40 prosent av virksomhetene registrert som enkeltmannsforetak, mens andelen i

---

<sup>2</sup> Kategoriseringen er hentet fra rapporten fra Samfunnsøkonomisk analyse.

undergruppene bilpleie/bilvask er 46 prosent, og lakk og karosseri 48 prosent. Andelen enkeltmannsforetak er om lag som i næringslivet samlet sett.

Når det gjelder antall lønnstakere, skriver SØA i rapporten at det i 2019 var registrert om lag 3 000 bilvaskere og 2 700 overflatebehandlere og lakkerere. Bilmekanikere utgjør den største gruppen, med om lag 20 000 lønnstakere i 2019. Antall bilvaskere økte med 18 prosent fra 2015 til 2019, mens antall overflatebehandlere, lakkerere og bilmekanikere har økt med 10 prosent.

Selv om den samlede veksten i antall lønnstakere i bilbransjen har vært moderat, har det skjedd betydelige demografiske endringer. SØA viser til at i yrkesgruppene for blant annet overflatebehandlere og bilvaskere er rundt 45 prosent innvandrere. Til sammenligning er andelen 15 prosent i mekaniske yrker og rundt 17 prosent for alle lønnstakere i Norge. I Oslo og Akershus var om lag to av tre arbeidstakere i bilpleievirksomheter som a-krimserveret i Oslo førte tilsyn med i 2019 utenlandske statsborgere. Flere av disse kom fra EØS-land som Romania og Polen. SØA setter den høye andelen utenlandske arbeidstakere i sammenheng med det faktum at arbeidsoppgavene i deler av bilbransjen i stor grad krever manuell arbeidskraft med relativt få krav til formell utdanning og norskspråklige ferdigheter. Det innebærer at bransjen kan være en viktig inngangsport til arbeidslivet for mange innvandrere til Norge.

SØA skriver at yrkesgruppene i den delen av bilbransjen som tilbyr vedlikehold og reparasjon av motorvogn, herunder bilmekanikere, bilvaskere, overflatebehandlere, lakkerere og servicemedarbeidere, har relativt lav gjennomsnittlig månedslønn sammenlignet med gjennomsnittet for alle yrker. Det er ikke allmenngjort tariffavtaler med minstelønn for denne bransjen. SØA skriver at organisasjonsgraden blant de ansatte i deler av bilbransjen er lav; i varehandelen, som bilbransjen er en del av, var kun 25 prosent medlem av en arbeidstakerorganisasjon. Sykefraværet for bilvaskere har vært i overkant av 5 prosent de siste fem årene, der muskel- og skjelettlidelser er den vanligste fraværsårsaken. Det er ellers et relativt høyt sykefravær knyttet til sykdommer i luftveiene. Dette kan ha sammenheng med at arbeidstakerne utsettes for eksponering av kjemikalier i forbindelse med utføring av arbeidsoppgavene.

### **2.3 Utfordringer i bransjen**

Bilbransjen har i lang tid hatt høy risiko for både helseskader og utfordringer med useriøsitet og arbeidslivskriminalitet. Bransjen har av denne grunn blitt hyppig kontrollert av myndighetene de siste årene. Arbeidstilsynet har over tid avdekket flere brudd på kravene til helse, miljø og sikkerhet og eksempler på utfordringer med lønns- og arbeidsvilkårene. På bakgrunn av dette ble det høsten 2018 etablert et eget treparts bransjeprogram ledet av Arbeidstilsynet, hvor Statens vegvesen også deltar. Partene i arbeidslivet er i bransjeprogrammet representert ved Norges bilbransjeforbund, Virke, Spekter og Fellesforbundet. Arbeids- og sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet deltar som observatører.

Det pekes i rapporten fra Samfunnsøkonomisk analyse på at svart omsetning er utbredt i bransjen. Dette gjelder særlig innen bilpleie/bilvask og dekklagring/dekkskift. Når det gjelder bilvask har SØA anslått at den svarte omsetningen utgjør mellom 200 og 650 millioner kroner årlig. SØA mener omfanget av svart omsetning kan være en indikasjon på også andre former for useriøsitet og lovbrudd. Det er videre mange virksomheter som rapporterer at de opplever utfordringer med konkurranse fra kriminelle og useriøse aktører. Andelen som opplever dette er størst innen manuell bilvask og dekklagring/dekkskift.

Arbeidstilsynet har gjennomført i overkant av 4 000 tilsyn i bilbransjen i perioden fra 2014 til 2019. Flest tilsyn er ført med virksomhetene innen vedlikehold og reparasjon av motorvogn. Det avdekkes og blir reagert på brudd ved en høyere andel av tilsynene i bilbransjen, sammenlignet med næringslivet samlet. Det er imidlertid betydelige forskjeller innad i bransjen med tanke på andel tilsyn hvor det er avdekket brudd og gitt reaksjoner. Virksomhetene som kategoriseres under bransjekoden "vedlikehold og reparasjon av motorvogn" utgjør den delen av bransjen som har hatt flest brudd per tilsyn utført av Arbeidstilsynet. Under disse har foretak som er godkjent som kjøretøyverksted av Statens vegvesen hatt færrest brudd, mens virksomheter innen bilpleie/bilvask har hatt flest brudd.

A-krimssenteret<sup>3</sup> i Oslo foretok i 2019 en kontroll av 37 virksomheter i bilpleiebransjen. De kontrollerte virksomhetene ble valgt ut på bakgrunn av en risikovurdering. A-krimssenteret utarbeidet etter kontrollen en situasjonsbeskrivelse. Det fremgår her at det hos samtlige av de kontrollerte virksomhetene ble avdekket brudd på arbeidsmiljøloven, blant annet i form av manglende arbeidskontrakter, brudd på arbeidstidsbestemmelser og helseskadelige arbeidsforhold. Følgende er blant det som trekkes frem som sentrale funn i situasjonsbeskrivelsen:

- HMS og arbeidslivskriminalitet: Kontrollene avdekket, uten unntak, brudd på arbeidsmiljøloven med tilhørende forskrifter. I 43 prosent av virksomhetene ble det avdekket gjentakende brudd. Det er i hovedsak snakk om følgende:
  - Brudd på HMS-regler: Hos 57 prosent av virksomhetene ble det påvist manglende verneutstyr eller mangler ved bruk av verneutstyr.
  - Det ble avdekket flere brudd på bestemmelser om arbeidstid, timeregistrering og arbeidsplaner, samt manglende overtidsbetaling.
  - Brudd på regler om innkvartering: Det ble avdekket eksempler med uverdige boforhold.
  - Det var eksempler på at virksomhetene brukte ulike metoder for å omgå arbeidsgiveransvaret, blant annet ved å benytte uregistrerte arbeidstakere som ikke hadde arbeidsavtale, samt eksempler på innleie av arbeidskraft uten

---

<sup>3</sup> A-krimssenteret er et tverretattlig senter, bestående av medarbeidere fra Arbeidstilsynet, NAV, Politiet, Skatteetaten og Tolletaten.

at det foreslå et reelt innleieforhold, og registrering av arbeidstakere som aksjonærer eller deltakere i virksomheten.

- Risiko for utnyttelse av arbeidskraft: Samtlige av de kontrollerte virksomhetene benyttet utenlandsk arbeidskraft. Flere av arbeidstakerne befant seg i en avhengighetssituasjon som gjorde dem sårbare for å bli utnyttet av arbeidsgiveren.
- Skatte- og avgiftsunndragelser: 38 prosent av virksomhetene underrapporterte omsetning til skattemyndighetene. Videre hadde 43 prosent av de kontrollerte virksomhetene avvik ved avstemming av kontantbeholdning. Det ble også funnet flere avvik i bruk av kassaapparat.
- Uregistrert arbeidskraft og svart avlønning: Ca. 50 prosent av virksomhetene hadde personer i arbeid som ikke hadde vært registrert som ansatte eller fått innberettet lønn. 40 prosent av virksomhetene hadde utbetalt mer til de ansatte enn det som var innrapportert til skattemyndighetene. Hos 46 prosent av virksomhetene ble det funnet avvik ved føring av personallister.
- Brudd på øvrige krav for bransjen:
  - 40 prosent av de kontrollerte virksomhetene hadde avvik knyttet til plikter etter forurensningsforskriften, enten ved manglende utslippstillatelse, manglende oljeutskiller eller at virksomheten ikke hadde levert vannprøver. Noen virksomheter hadde flere avvik.
  - Flere av de kontrollerte virksomhetene tilbød verkstedtjenester hvor de manglet tillatelse fra Statens vegvesen.

SØA skriver i sin rapport at funnene fra a-krimcenterets situasjonsbeskrivelse i stor grad sammenfaller med virksomhetenes egen oppfatning av useriøsitet og kriminalitet i bransjen. SØAs undersøkelse viste videre at rundt 60 prosent av virksomhetene i bransjen mente det var liten sannsynlighet for å bli oppdaget av myndighetene ved lovbrudd.

## 3 Gjeldende rett

### 3.1 Generelt

Virksomhetene i bilbransjen er underlagt både generelle rammebetingelser som gjelder alle deler av nærings- og arbeidslivet, samt mer særegne krav rettet mot bilbransjen. De generelle rammebetingelsene inkluderer kravene i arbeidsmiljøloven med tilhørende forskrifter.

I arbeidsmiljøloven § 4-1 syvende ledd har departementet hjemmel til å gi forskrift som pålegger bruk av HMS-kort for arbeidstakere innenfor bransjer der det er nødvendig eller hensiktsmessig for å ivareta arbeidstakernes helse, miljø og sikkerhet. Departementet har fastsatt to forskrifter som pålegger bruk av HMS-kort. Den ene er for bygg- og

anleggsbransjen fastsatt ved forskrift 30. mars 2007 nr. 366 om HMS-kort på bygge- og anleggsplasser. Den andre er for renholdsbransjen fastsatt i renholdsforordningen.

I arbeidsmiljøloven § 4-1 åttende ledd har departementet hjemmel til å fastsette i forskrift at det skal gjelde et krav om godkjenning for virksomheter som tilbyr renholdstjenester, dersom hensynet til helse, miljø og sikkerhet tilsier det. Bestemmelsen gir også departementet hjemmel til å gi nærmere regler om innholdet i godkjenningsordningen. Bestemmelsen fastsetter videre at når det stilles krav om slik godkjenning, vil det være ulovlig å benytte tjenester fra virksomheter uten godkjenning. Bestemmelsen ble tilføyd ved lov 16. desember 2011 nr. 58. I forarbeidene er det presisert at lovhjemmelen ikke er avgrenset til å gjelde virksomheter som sysselsetter arbeidstakere, men at bestemmelsen også kommer til anvendelse for enkeltpersonforetak uten ansatte, jf. Prop. 7 L (2011-2012) punkt 4.2.

### **3.2 Krav til utslipp av oljeholdig avløpsvann**

En generell plikt til å unngå forurensning fremgår av lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) § 7. Nærmere regler om grenseverdier og hvilke forurensninger som likevel kan være tillatt fremgår av forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensning av forurensning (forurensningsforordningen). For bilbransjen er reglene om utslipp av oljeholdig avløpsvann særlig aktuelle. Vaskehaller, verksteder og bensinstasjoner er blant de som er omfattet av disse reglene, jf. forurensningsforordningen § 15-1.

Kravene i forurensningsforordningen kapittel 15 inkluderer blant annet krav om at utslipp av oljeholdig avløpsvann ikke skal inneholde mer enn 50 milligram olje per liter, jf. forurensningsforordningen § 15-7. Videre er det krav om sandfang eller lignende rensinretning i § 15-7 andre ledd. Det skal videre være tilrettelagt for å ta representative prøver og utføre målinger av avløpsvannet fra nye rensinretninger. Prøvene skal analyseres av laboratorier som er akkreditert for de aktuelle analysene, jf. § 15-7 tredje ledd.

Forurensningsforordningen oppstiller også krav om utslippstillatelse for alle som skal sette i verk nye utslipp eller øke utslipp vesentlig, jf. forurensningsforordningen § 15-3.

### **3.3 Godkjenning av verksteder og kontrollorgan**

Lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) gir Samferdselsdepartementet hjemmel til å fastsette forskrift om godkjenning av virksomheter som yter nærmere bestemte tjenester. Det er med hjemmel i vegtrafikkloven blant annet fastsatt regler om godkjenning av kjøretøyverksteder, kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll, fartsskriververksteder og alkoholverksteder.

Reparasjoner på kjøretøy kan som hovedregel bare utføres av verksteder som er godkjent av Statens vegvesen. Reglene for godkjenning av verksteder fremgår av forskrift 28. oktober 2020 nr. 2170 om arbeid på kjøretøy (verkstedforordningen). Hensikten med godkjenningsordningen er å sikre at reparasjoner utføres slik at hensynet til trafiksikkerhet,



driftssikkerhet og miljø ivaretas i tilstrekkelig grad. I tillegg skal forskriften bidra til like konkurransevilkår og til å hindre kjøretøykriminalitet.

Hva som er godkjenningsspliktig verkstedarbeid fremgår av forskriftens § 3. Vilklårene for godkjenning fremgår av kapittel 3 i forskriften. For å bli godkjent som kjøretøyverksted må verkstedet dokumentere at lokaler og teknisk utstyr har nødvendige tillatelser. Kjøretøyverkstedet må ha en teknisk leder og en stedfortreder. Det oppstilles også krav om at personale som utfører arbeid ved godkjent kjøretøyverksted skal ha nødvendig kompetanse.

Etter § 13 i forskriften vil en virksomhet som oppfyller vilklårene i denne forskriften ha krav på å få utstedt godkjenningsskilt og godkjenningsskilt. Dokumentet og skiltet skal være påført hvilke verkstedskategorier kjøretøyverkstedet er godkjent for. Skiltet skal være plassert godt synlig for publikum. Oversikt over godkjente kjøretøyverksteder finnes på Statens vegvesens hjemmesider.

Reglene for godkjenning av kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll fremgår av forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy. Det stilles også her krav til lokaler, teknisk utstyr, teknisk leder og en stedfortreder. På noen områder er kravene til kontrollorgan strengere enn kravene etter verkstedforskriften, herunder skal også kontrollørene godkjennes av Statens vegvesen, jf. § 12. Ofte vil et kontrollorgan presumptivt også ha godkjenning som verksted, men ikke alltid.

Reglene om godkjenning av fartsskriververksteder fremgår av forskrift 26. september 2018 nr. 1467. Forskriften gjelder verksteder som skal utføre arbeid med fartsskrivere og tilhørende komponenter. Det stilles i forskriftens kapittel 2 blant annet krav til lokaler, kontrollutstyr og til virksomhetens mekanikere. Det er også krav om at virksomheten må ha ansvarlig leder som skal oppfylle visse kompetansekrav.

Reglene om godkjenning av alkoholverksteder fremgår av forskrift 30. mai 2018 nr. 777 om alkohol, alkoholverksteder mv. Det stilles i forskriftens kapittel 3 vilkår og plikter for virksomheter som utfører arbeid på alkohol.

## **3.4 Godkjenningsordning for renhold**

### **3.4.1 Kort om godkjenningsordningen**

Godkjenningsordningen for renholdsvirksomheter ble innført i 2012, og er regulert i renholdsforskriften. Godkjenningsordningen er hjemlet i arbeidsmiljøloven § 4-1 åttende ledd. Krav om HMS-kort for renholdsarbeiderne er en del av godkjenningsordningen, og inntatt i renholdsforskriften. Dette kravet er hjemlet i arbeidsmiljøloven § 4-1 syvende ledd.

Bakgrunnen for ordningen var en økende bekymring for uakseptable arbeidsvilkår og useriøsitet i renholdsbransjen. Godkjenningsordningen innebærer at alle renholdsvirksomheter må være godkjent av Arbeidstilsynet. Virksomhetene skal innføres i et

register som er offentlig tilgjengelig. Renholdsregisteret finnes på Arbeidstilsynets hjemmesider.

For å få godkjenning må virksomhetene legge frem dokumentasjon på lønns- og arbeidsforholdene for de ansatte, samt være registrert i bestemte offentlige registre. I tillegg må virksomheten sørge for at renholdere i virksomheten har HMS-kort. Det er forbudt for virksomhetene å selge tjenester dersom de ikke er godkjent eller har søknad om godkjenning til behandling; samtidig er det også forbudt for kunder, herunder forbrukere, å kjøpe tjenester fra slike virksomheter.

### **3.4.2 Evaluering av godkjenningsordningen**

Godkjenningsordningen ble evaluert av Fafo i 2016, på oppdrag fra Arbeids- og sosialdepartementet. Evalueringen<sup>4</sup> viste at både tilsynsmyndighetene og partene i renholdsbransjen mente ordningen hadde bidratt positivt. Godkjenningsordningen hadde klargjort for aktørene hvilke krav som stilles, samt bidratt til bedre oversikt over aktørene og gjort det enklere for kunder å identifisere hvilke aktører som driver seriøst. Over halvparten av arbeidsgiverne som ble spurt mente godkjenningsordningen hadde bedret arbeidsforholdene for de ansatte. Videre mente inspektørene i Arbeidstilsynet at det i mange virksomheter hadde blitt økt oppmerksomhet rundt HMS i bransjen.

Evalueringen viste likevel at det på tross av godkjenningsordningen fortsatt var utfordringer i bransjen. En stor andel av virksomhetene mente de fortsatt ble utkonkurrert av useriøse tilbydere. Videre var godkjenningsordningen ikke særlig godt kjent blant innkjøperne av renholdstjenester i offentlig og privat sektor. Manglende kjennskap til ordningen var også en utfordring i forbrukermarkedet, der evalueringen viste at kun én av tre forbrukere som kjøpte renholdstjenester, hadde kjennskap til godkjenningsordningen.

Funnene viste samtidig at de som først kjente til godkjenningsordningen, også i stor utstrekning undersøkte om renholdsleverandøren var godkjent. Fafo mente dette viste at det er mulig å begrense markedet for de useriøse aktørene dersom kundene har kjennskap til hvilke bestemmelser som gjelder og hvilke plikter de har som innkjøpere. Fafo fremhevet derfor at et viktig tiltak ville være å gjøre ordningene bedre kjent.

## **4 Departementets vurdering og forslag**

### **4.1 Innledning og formål**

Bakgrunnen for forslaget om å etablere en godkjenningsordning for manuell bilvask, dekkskift og dekkklagring er de økende problemene knyttet til arbeidstakernes arbeidsmiljø og lønns- og arbeidsvilkår, samt utfordringer knyttet til useriøsitet og arbeidslivskriminalitet i

---

<sup>4</sup> Fafo-rapport 2016:18 "Vi må ha is i magen og la tiltakene få virke"

bransjen. Som gjennomgangen av SØAs rapport ovenfor viser, er det størst utfordringer i den delen av bilbransjen som driver med bilvask og dekkskift/dekklagring.

Departementet mener godkjenningsordningen vil kunne bedre lønns- og arbeidsforholdene til de ansatte i bransjen, blant annet ved at virksomhetene må dokumentere at de oppfyller sentrale HMS-krav i arbeidsmiljøloven for å kunne drive lovlig. Godkjenningsordningen vil også i videre forstand kunne bidra til å rette oppmerksomhet mot arbeidstakernes krav på forsvarlige arbeidsforhold og tydeliggjøre overfor arbeidsgiverne hvilke arbeidsrettslige krav som stilles. Evalueringen av godkjenningsordningen for renhold viste at ordningen hadde bidratt til økt oppmerksomhet rundt HMS i bransjen.

Departementet mener samtidig at godkjenningsordningen vil kunne bedre forholdene i bransjen ved å gi offentlige myndigheter og brukerne av tjenestene bedre oversikt over aktørene. Offentlige myndigheter vil på denne måten få et bedre verktøy for å kunne føre effektivt tilsyn, mens brukerne av tjenestene lettere vil kunne identifisere seriøse aktører i markedet. Markedet for de useriøse og kriminelle virksomhetene som driver i strid med regelverket vil dermed kunne bli mindre. Departementet mener en godkjenningsordning vil bidra til å motvirke ikke bare brudd på arbeidsmiljøloven, men også annen useriøsitet og kriminalitet i bransjen som brudd på skatte- og avgiftsregelverket og forurensningsregelverket. Ordningen vil kunne støtte opp under samarbeidet mellom ulike tilsynsmyndigheter ettersom bedre oversikt over virksomhetene vil kunne bidra til at det blir enklere å oppdage virksomheter som driver useriøst også på andre områder. For eksempel vil registeret over godkjente virksomheter kunne støtte opp under Skatteetatens kontroll med skatte- og avgiftsunndragelser.

Et viktig aspekt ved godkjenningsordningen er at den skal gjøre det lettere for brukerne av tjenestene å identifisere hvilke aktører i markedet som er seriøse. For at dette skal lykkes er det viktig at godkjenningsordningen og godkjenningsregisteret er godt kjent blant kunder og forbrukere. Departementet presiserer at både offentlige myndigheter og organisasjonene i næringen må bidra i dette informasjonsarbeidet.

Departementet foreslår at vilkårene for å få godkjenning og den nærmere reguleringen av ordningen, fastsettes i en egen forskrift. Departementet vil under punkt 4.2 nedenfor behandle lovforslaget og under punkt 4.3 forslaget til forskrift om ordningen.

## **4.2 Forslag til lovhjemmel for etablering av en godkjenningsordning**

Det er behov for en lovendring for å sikre tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag for en godkjenningsordning for bilvask, dekkskift og dekklagring. Departementet foreslår derfor en endring av arbeidsmiljøloven § 4-1 åttende ledd.

Som påpekt under punkt 2 er det utfordringer i flere deler av bilbransjen. Departementet mener derfor lovhjemmelen for å etablere en godkjenningsordning bør være vid nok til at den åpner for at også andre bilrelaterte tjenester kan omfattes dersom det skulle vise seg nødvendig. Departementet foreslår på denne bakgrunn at § 4-1 åttende ledd formuleres slik

at det gis hjemmel til å etablere en godkjenningsordning for virksomheter som tilbyr "tjenester i forbindelse med vedlikehold og reparasjon av motorvogn". Med dette mener departementet blant annet tjenester som bilpleie, dekkskift og dekklagring. Bilpleie inkluderer bilvask, men også andre tjenester som service og vedlikehold av lakkerte og ulakkerte overflater, reparasjon og vedlikehold av interiør i bilen, samt reparasjon av småskader som ripeskader og steinsprut.

Etter sin ordlyd omfatter "tjenester i forbindelse med vedlikehold og reparasjon av motorvogn" også virksomheter som er godkjenningspliktige etter vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter. Departementet foreslår et unntak for disse virksomhetene da det fremstår som lite hensiktsmessig med flere, delvis overlappende godkjenningsordninger. Unntaket inkluderer godkjenningspliktige verksteder etter verkstedforskriften, godkjenningspliktige kontrollorgan etter forskrift om periodisk kjøretøykontroll, samt virksomheter som er godkjenningspliktige etter forskrift om fartsskriververksteder og etter forskrift om alkoholås, alkoholåsverksteder mv. Det vises til at virksomheter som har godkjenning etter disse forskriftene allerede er innenfor ordnede systemer som bidrar til seriøsitet blant aktørene, og som gjør det lettere for særlig offentlige myndigheter å ha oversikt over aktørene og drive effektivt tilsyn, også med arbeidsmiljøregelverket.

Departementet foreslår etter dette at hjemmelen til å etablere en godkjenningsordning ikke skal gjelde for virksomheter som er godkjenningspliktige "som verksted eller kontrollorgan etter vegtrafikkloven med forskrifter".

### **4.3 Forslag til forskrift om godkjenningsordning**

#### **4.3.1 Hovedtrekk**

Departementet foreslår å innføre en godkjenningsordning for virksomheter som tilbyr manuell bilvask, samt dekkskift og dekklagring. Departementet foreslår at ordningen reguleres i en egen forskrift, men legger opp til at godkjenningsordningen i størst mulig grad speiler den eksisterende godkjenningsordningen for renhold. Ordningen innlemmes dermed i det systemet som administreres av Arbeidstilsynet i dag. Departementet foreslår at godkjenningsordningen skal følge de samme saksbehandlingsprosedyrene som allerede er etablert for renhold, samt at virksomhetene skal oppfylle tilnærmet samme krav og følge de samme prosedyrene.

Det sentrale i godkjenningsordningen er at det stilles krav til at virksomhetene kan dokumentere overfor Arbeidstilsynet at ulike plikter etter andre regelverk er oppfylt, herunder HMS-krav etter arbeidsmiljøloven og registreringsplikter i ulike offentlige registre. Godkjenningsordningen innebærer at virksomhetene må sende inn søknad om godkjenning til Arbeidstilsynet og samtidig legge frem dokumentasjon på at de oppfyller vilkårene for godkjenning. Virksomhetene må sørge for at alle ansatte som utfører manuell bilvask, dekkskift og dekklagring skal ha HMS-kort. Virksomhetene skal føres inn i et register som vil være offentlig. Det vil være forbudt for virksomhetene å selge bilvask-tjenester eller tjenester knyttet til dekkskift og dekklagring dersom de ikke er godkjent eller har søknad om

godkjenning til behandling; samtidig vil det også være forbudt for kunder, herunder forbrukere, å kjøpe tjenester fra slike virksomheter.

Arbeidstilsynet skal føre tilsyn med at bestemmelsene overholdes. Arbeidstilsynet får dermed både ansvaret for forhåndsvurderingen av om virksomhetene skal godkjennes og det etterfølgende tilsynet av om vilkårene for godkjenningen fortsatt er oppfylt, herunder om godkjenningen eventuelt må trekkes tilbake.

#### **4.3.2 Virkeområde**

Departementet foreslår at godkjenningsordningen skal gjelde for virksomheter som tilbyr manuelt utført renhold av motorvogn (bilvask), samt dekkskift og dekklagring. Bakgrunnen for dette er at bilvask, dekkskift og dekklagring fremheves som den delen av bilbransjen hvor det har vært særlig store utfordringer med brudd på arbeidsmiljøloven og annet regelverk, som for eksempel brudd på skattereglene.

Rapporten fra Samfunnsøkonomisk analyse viser imidlertid at det er utfordringer med brudd på arbeidsmiljøregelverket og svart omsetning også i andre deler av bilbransjen, herunder øvrig bilpleie. Bilpleie inkluderer bilvask, men også andre tjenester som service og vedlikehold av lakkerte og ulakkerte overflater, reparasjon og vedlikehold av interiør i bilen, samt reparasjon av småskader som ripeskader og steinsprut. Det kan på denne bakgrunn være behov for å vurdere om godkjenningsordningen bør omfatte flere deler av bransjen. Et slikt virkeområde kan imidlertid komme til å omfatte flere virksomheter enn det det er behov for. Departementet foreslår derfor at ordningen i utgangspunktet skal gjelde for bilvask, dekkskift og dekklagring. Det bes særskilt om høringsinstansenes merknader til det foreslåtte virkeområdet.

Departementet presiserer at forslaget til godkjenningsordning er ment å gjelde for alle virksomheter som tilbyr tjenester som er omfattet av forslaget, det vil si bilvask, dekkskift og dekklagring. Dette vil inkludere virksomheter hvor salg av slike tjenester utgjør hele eller deler av aktiviteten. Dette betyr at det ikke har betydning hvilken næringskode virksomheten er registrert med i Brønnøysundregistrene, eller hva som utgjør hovedaktiviteten til virksomheten. Det avgjørende vil være om virksomheten rent faktisk tilbyr de aktuelle tjenestene.

Som foreslått ovenfor, under punkt 4.2, vil hjemmelen til å etablere en godkjenningsordning ikke gjelde for virksomheter som er godkjenningspliktige som verksted eller kontrollorgan etter vegtrafikkloven med forskrifter. Disse virksomhetene vil dermed ikke være omfattet av godkjenningsordningen. Dette gjelder selv om de også tilbyr bilvask, dekkskift og dekklagring. Av informasjonshensyn foreslås det at dette unntaket også skal fremgå av forskriften.

Departementet foreslår at godkjenningsordningen skal gjelder for "virksomheter"; ordningen vil dermed kun gjelde tjenester som tilbys i næringsøyemed.

Det foreslås at begrepet motorvogn skal forstås på samme måte som i vegtrafikkloven § 2 andre ledd. Her fremkommer at:

"Med kjøretøy forstås innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner. Med motorvogn forstås kjøretøy som blir drevet fram med motor."

Departementet presiserer at dette innebærer at godkjenningsordningen vil omfatte aktuelle tjenester utført på både bil og motorsykkel.

Departementet foreslår videre at godkjenningsordningen avgrenses til å gjelde renholdstjenester (bilvasktjenester) som utøves *manuelt*, det vil si ved hjelp av manuell arbeidskraft. Dette betyr for eksempel at automatiserte bilvaskehaller på bensinstasjoner ikke vil være omfattet.

Med bilvask menes videre både utvendig og innvendig vask av motorvognen.

### 4.3.3 Vilkår for godkjenning

#### **Dokumentasjonskrav**

Departementet foreslår at vilkårene for godkjenning til å tilby bilvask, dekkskift og dekkklagring skal ta utgangspunkt i vilkårene i godkjenningsordningen for renhold. Departementet vil presisere at godkjenningsordningen ikke medfører at det stilles nye krav for virksomhetene; ordningen innebærer kun en forhåndskontroll av allerede lovpålagte plikter.

Det foreslås følgende dokumentasjonskrav som tilsvarer eksisterende krav til renholdsvirksomheter i renholdsforordningen:

- Virksomhetene må fremlegge dokumentasjon på at de oppfyller arbeidsmiljølovens krav til å ha godkjent bedriftshelsetjeneste i henhold til arbeidsmiljøloven § 3-3.
- Virksomhetene må fremlegge dokumentasjon på at de oppfyller arbeidsmiljølovens krav til å ha vernetjeneste i henhold til arbeidsmiljøloven kapittel 6 og 7.
- Virksomhetene må fremlegge dokumentasjon på at de har skriftlige arbeidsavtaler i henhold til arbeidsmiljøloven § 14-5 og § 14-6 for alle grupper ansatte i virksomheten.
- Virksomhetene må fremlegge dokumentasjon på at de oppfyller vilkårene i til enhver tid gjeldende forskrift om allmenngjøring av tariffavtale som virksomhetene er omfattet av. Dokumentasjonskravet på dette punktet vil kun gjelde fra det tidspunkt forskrift om allmenngjøring av tariffavtale foreligger. Det er per i dag ikke allmenngjort tariffavtaler i bilbransjen.
- Virksomhetene må fremlegge dokumentasjon på at de har en ordning som sikrer arbeidstakerne økonomisk kompensasjon i tilfelle yrkesskade, jf. lov 16. juni 1989 nr. 65 om yrkesskadeforsikring (yrkesskadeforsikringsloven) § 3.
- Virksomhetene må fremlegge dokumentasjon på at eventuelle arbeidstakere fra land utenfor EØS har oppholdstillatelse i den grad dette er påkrevd for det aktuelle

arbeidsforholdet. Tilsvarende gjelder for innehaver av enkeltmannsforetak fra land utenfor EØS.

Departementet foreslår i tillegg at det stilles krav om dokumentasjon av at virksomheten oppfyller enkelte miljøkrav etter forurensningsforskriften kapittel 15. Forslaget er på dette punktet utarbeidet i samarbeid med Klima- og miljødepartementet.

Reglene i forurensningsforskriften kapittel 15 gjelder blant annet for vaskehaller for kjøretøy og motorverksteder. Dokumentasjonskravet i forskriften departementet nå foreslår, vil dermed primært gjelde for virksomheter som tilbyr manuell bilvask. Forslaget innebærer at virksomhetene må dokumentere følgende plikter etter forurensningsforskriften:

- a) at de har gyldig utslippstillatelse etter forurensningsforskriften kapittel 15
- b) at de har gyldig avtale med kompetent serviceselskap for jevnlig driftstilsyn og tømning av rensinretning, jf. forurensningsforskriften § 15-7.

Kravet i bokstav a) viser til gjeldende krav i forurensningsforskriften § 15-3. Etter denne kan ingen sette i verk nye utslipp eller øke utslipp vesentlig uten tillatelse.

Kravet i bokstav b) viser til gjeldende krav i forurensningsforskriften § 15-7. Ved utslipp av oljeholdig avløpsvann stiller forurensningsforskriften § 15-7 krav om at oljeinnholdet ikke skal overstige 50 mg/l (eller annen grense fastsatt i virksomhetens tillatelse). Forskriften stiller også krav om at oljeholdig avløpsvann før utslipp skal passere sandfang eller liknende rensinretning dimensjonert for maksimal reell vannbelastning. Å sikre riktig dimensjonering er avgjørende for å få god renseseffekt, og virksomheten skal kunne dokumentere hvordan grenseverdien for oljeinnhold overholdes, inkludert sørge for prøvetaking, målinger og analyser. Virksomhetene har normalt ikke selv ekspertise knyttet til drift av oljeutskiller og må dermed kjøpe tjenestene for å sikre at de driver lovlig. De må også kjøpe analyser av akkrediterte laboratorier. Virksomhetene vil dermed ha en eller flere avtaler knyttet til drift og tømning av rensinretningen som kan legges frem i forbindelse med en godkjenning.

En avtale med kompetent serviceselskap for jevnlig driftstilsyn og tømning av rensinretning bidrar til god renseseffekt og rutiner for å sikre at innholdet av olje ikke overstiger 50 mg/l. En serviceavtale vil også bidra til å sikre at oljeutskiller blir tømt når 70-80 prosent av oppsamlingskapasiteten er brukt opp, noe som er i henhold til Miljødirektoratets veileder. Oljen som skilles ut fra oljeutskiller er farlig avfall, og virksomheten må sørge for at dette leveres til et godkjent mottak for farlig avfall.

### **Registreringskrav**

I tillegg til dokumentasjonskravene ovenfor, foreslår departementet at bestemte lovpålagte registreringsplikter skal være oppfylt. Forslaget innebærer krav om registrering i følgende registre som tilsvarer eksisterende krav til renholdsaktiviteter i renholdsforskriften:

- Enhetsregisteret

- Foretaksregisteret
- Det sentrale folkeregisteret
- Merverdiavgiftsregisteret
- Arbeidstaker- og arbeidsgiverregisteret

Tilsvarende som for renholdsvirksomheter, foreslår departementet at virksomhetene innen bilvask, dekkskift og dekklagring må oppfylle pålagt opplysningsplikt til skattemyndighetene etter skatteforvaltningsloven § 7-6, og at virksomheter som leier ut ansatte (bemanningsforetak) skal være registrert i Arbeidstilsynets register over bemanningsforetak.

#### **4.3.4 Saksbehandling – søknad om godkjenning og utstedelse av HMS-kort**

Departementet foreslår at godkjenningsordningen for bilvask, dekkskift og dekklagring skal innlemmes i systemet som gjelder for godkjenningsordningen for renhold, det vil blant annet si at ordningen skal administreres av Arbeidstilsynet og at de samme saksbehandlingsrutinene skal gjelde.

#### **4.3.5 Register over godkjente virksomheter**

En viktig del av godkjenningsordningen er det registeret Arbeidstilsynet fører over virksomhetene. Departementet foreslår tilsvarende regler for bilvask, dekkskift og dekklagring som for renholdsbransjen. Dette innebærer at Arbeidstilsynet skal føre et register over virksomhetene og at de i registeret vil stå oppført med en av følgende statuser:

- a) godkjent med ansatte
- b) godkjent uten ansatte
- c) søknad under behandling
- d) HMS-kortbestilling under behandling
- e) ikke godkjent.

Virksomheter som har søkt godkjenning, men uten at søknaden er ferdigbehandlet, kan lovlig tilby de aktuelle tjenestene så lenge søknaden om godkjenning er til behandling. Departementet bemerker imidlertid at Arbeidstilsynet kan avvise en søknad uten realitetsbehandling dersom virksomheten har søkt om godkjenning minst en gang tidligere og Arbeidstilsynet anser det sannsynlig at virksomheten ved ny søknad forsøker å omgå krav i forskriften.

#### **4.3.6 Krav om årlig melding og dokumentasjon hvert tredje år**

Departementet foreslår at reglene i renholdsforskriften om årlig melding og dokumentasjon hvert tredje år også skal gjelde for godkjenningsordningen for bilvask, dekkskift og dekklagring. Dette innebærer følgende:

Godkjente virksomheter skal hvert år sende melding til Arbeidstilsynet som bekrefter at virksomheten fortsatt fyller kravene til godkjenning. Virksomhetene skal videre hvert tredje år



sende dokumentasjon som viser at de oppfyller vilkårene. Hvis virksomheten ikke sender inn slik melding og dokumentasjon, kan godkjenningen tilbakekalles. Før godkjenning tilbakekalles, skal virksomheten varsles og gis frist for å oppfylle kravene.

#### **4.3.7 HMS-kort**

Departementet foreslår tilsvarende regler om HMS-kort for bilvask, dekkskift og dekklagring som i renholdsforordningen.

Formålet med å oppstille et krav om HMS-kort er å ivareta helse, miljø og sikkerhet for arbeidstakerne i bransjen. HMS-kortene vil gi en bedre oversikt over arbeidstakerne, og gjøre det lettere for myndighetene å føre tilsyn med HMS-forholdene til de ansatte.

Forslaget innebærer at en virksomhet som er godkjent skal sørge for at arbeidstakere som utfører tjenestene bilvask, dekkskift og dekklagring har HMS-kort. HMS-kortene utstedes av en kortutsteder som er utpekt av Arbeidstilsynet. Plikten til å ha HMS-kort gjelder også de som driver alene, det vil si enkeltpersonforetak som ikke sysselsetter arbeidstaker.

HMS-kortene utstedes for en periode på to år, men er kun gyldige så lenge ansettelsesforholdet består. HMS-kortet skal bæres godt synlig og skal på oppfordring vises til myndighetene.

I likhet med gjeldende ordning for renholdsbransjen og for bygg- og anlegg (som har krav om HMS-kort), foreslår departementet at virksomhetene selv skal dekke kostnadene ved å få utstedt HMS-kort. Per i dag koster et HMS-kort kr 104 (mva. kommer i tillegg).

#### **4.3.8 Kjøp av tjenester og krav om dokumentasjon for godkjenning**

Departementet foreslår at kjøp av de tjenestene som er omfattet av forskriften kun skal være tillatt fra virksomheter som enten er godkjent, har søknad om godkjenning til behandling eller har HMS-kortbestilling til behandling. Forslaget tilsvarende bestemmelser om dette i renholdsforordningen. Tilsvarende som for renholdsforordningen, omfatter forbudet både kunder som er næringsdrivende og private forbrukere.

Departementet mener forbudet mot å kjøpe tjenester fra virksomheter som ikke oppfyller forskriftens krav vil være viktig for å sikre at ordningen blir tilstrekkelig effektiv. Et forbud vil gi en signaleffekt og gi både kunder og virksomhetene et ansvar for å sikre at bransjen opererer seriøst. En konsekvens av forslaget vil kunne være at forbrukere blir mer bevisste og i større grad undersøker om virksomheten er godkjent. Dette vil kunne minske markedet for de useriøse virksomhetene.

Departementet mener samtidig at det ikke vil være urimelig byrdefullt å innføre et forbud mot kjøp av tjenester fra virksomheter som ikke oppfyller vilkårene. Registeret over virksomhetene vil være offentlig tilgjengelig på Arbeidstilsynet sine sider. Det vil således være enkelt å skaffe seg kunnskap om hvilke virksomheter som er godkjente.

Departementet understreker imidlertid at det vil være viktig å sikre brukerne av tjenestene god kjennskap til ordningen og registeret. Slik departementet beskrev under punkt 3.4.2, viste Fafos evaluering av godkjenningsordningen for renhold at ordningen ikke var godt nok kjent blant kundene i markedet, men at de som kjente til ordningen som oftest også foretok nødvendige søk i godkjenningsregisteret. Departementet legger dermed til grunn at det er et potensiale for å endre kundenes markedsadferd og på denne måten gjøre markedet for de useriøse aktørene mindre dersom kundene har nok kjennskap til godkjenningsordningen. Innføring av en godkjenningsordning må derfor kombineres med god og målrettet informasjon til brukerne, det vil si både kunder som er næringsdrivende og private forbrukere. Her vil både myndighetene og bransjen spille en viktig rolle.

For at det skal være lett for brukerne å få informasjon om virksomheten er godkjent, kan det også være hensiktsmessig å stille et krav til virksomhetene om at de må sørge for at godkjenningen er godt synlig for publikum. Departementet mener at kravet kan formuleres generelt, og at det i stor grad vil være opp til den enkelte virksomhet hvordan dette praktisk ordnes. For eksempel kan informasjonen gis ved et skilt i virksomhetens lokaler, eller ved en tekst på virksomhetens nettsider. Departementet mener et slikt krav vil være med på å synliggjøre ordningen for brukerne av tjenestene. Selv om brukerne har et ansvar for å ikke kjøpe tjenester fra virksomheter som ikke oppfyller kravene, mener departementet at hovedansvaret for å sikre en seriøs bransje med seriøse lønns- og arbeidsforhold skal hvile på bransjen selv. Et krav om informasjon til brukerne om at virksomheten er godkjent vil tydeliggjøre bransjens ansvar for å gjøre kundene og forbrukerne i stand til å ta riktige valg. Departementet foreslår en bestemmelse om dette i forskriftsforslagets § 9. Departementet har ikke tatt stilling til de nærmere praktiske forholdene ved å oppstille et krav om å gjøre godkjenningen synlig. Departementet ber særskilt om høringsinstansenes syn og vurderinger av en slik regel.

#### **4.3.9 Tilsyn og sanksjoner**

Etterfølgende tilsyn er sentralt for at godkjenningsordningen skal få ønsket effekt. Departementet foreslår at godkjenningsordningen for bilvask, dekkskift og dekkklagring skal ha de samme reglene for tilsyn og sanksjoner som godkjenningsordningen for renhold.

Arbeidstilsynet vil etter forskriften både foreta en forhåndsgodkjenning av om virksomhetene skal godkjennes, samt etterfølgende tilsyn med om vilkårene for godkjenning fortsatt er oppfylt. Arbeidstilsynet kan gi de pålegg og treffe de enkeltvedtak som er nødvendige for å sikre gjennomføring av forskriften. Forskriften viser til de alminnelige tilsynsreglene i arbeidsmiljøloven kapittel 18.

Dersom vilkårene for godkjenning ikke lenger er oppfylt, kan Arbeidstilsynet tilbakekalle godkjenningen, og endre status for virksomheten i registeret.

Brudd på forskriften vil også være straffbart i henhold til arbeidsmiljøloven kapittel 19. Dette inkluderer da virksomhetene som er pliktige til å oppfylle forskriften, samt kunder og

forbrukere som har en plikt til å kun kjøpe tjenester innen bilvask, dekkskift og dekklagring fra virksomheter som er godkjent i henhold til forskriften.

## **4.4 EØS-rettslig vurdering**

### **4.4.1 Innledning**

En godkjenningsordning som foreslått må vurderes opp mot de EØS-rettslige reglene om fri bevegelse av tjenester og retten til etablering. For utenlandske virksomheter innenfor bilvask, dekkskift og dekklagring som ønsker å yte tjenester eller etablere seg i Norge, vil den foreslåtte godkjenningsordningen i utgangspunktet kunne utgjøre en restriksjon på adgangen til fri bevegelse. Utgangspunktet er at myndighetene ikke kan pålegge slike restriksjoner, med mindre de er begrunnet i lovlige hensyn som følger av EØS-retten.

Etter departementets vurdering vil en godkjenningsordning som foreslått være i overensstemmelse med EØS-retten, jf. omtale nedenfor. Departementet har i denne sammenheng sett hen til både etableringsreglene og tjenestereguleringene i EØS-retten. Departementet viser forøvrig til at det er lagt opp til at godkjenningsordningen i størst mulig grad skal speile den allerede etablerte godkjenningsordning for renholdsvirksomheter som er vurdert å være i overensstemmelse med EØS-retten.

### **4.4.2 Vurdering forholdet til etableringsreglene**

Det følger av tjenstedirektivet (2006/123/EF) artikkel 9 nr. 1 at det er adgang til å innføre tillatelsesordninger som utgjør en restriksjon på retten til etablering dersom ordningen ikke utgjør en forskjellsbehandling av vedkommende tjenesteyter. Videre må behovet for tillatelsesordningen begrunnes i tvingende allmenne hensyn og være forholdsmessig.

Av artikkel 10 nr. 1 fremgår det at en eventuell tillatelsesordning må bygge på vilkår som utelukker at myndighetene kan utøve sin myndighet på en vilkårlig måte. I andre ledd av artikkelen listes det opp nærmere krav til vilkårene som kan stilles for tillatelse/godkjenning, nærmere bestemt skal vilkårene: (a) ikke innebære forskjellsbehandling, (b) være begrunnet i tvingende allmenne hensyn, (c) være forholdsmessige, (d) være klare og utvetydige, (e) være objektive, (f) være offentliggjort på forhånd, og (g) være åpne og tilgjengelige. Tjenstedirektivet inneholder også i artikkel 11 til 13 regler knyttet til hvorvidt tillatelsesordningen kan være av begrenset varighet, regler for eventuell utvelgelse av kandidater, samt regler for fremgangsmåte for å gi tillatelser.

Departementet mener den foreslåtte godkjenningsordningen er i overensstemmelse med de kravene som oppstilles i tjenstedirektivet.

Godkjenningsordningen skal gjelde for alle som tilbyr de aktuelle tjenestene i Norge, og innebærer således ingen forskjellsbehandling av tjenesteyterne. Videre kan godkjenningsordningen begrunnes i tvingende allmenne hensyn. Godkjenningsordningen skal ivareta flere formål. Et sentralt hensyn er å sikre helse, miljø og sikkerhet for de aktuelle

arbeidstakerne. Ordningen skal også ivareta mer overordnede hensyn knyttet til å motvirke sosial dumping, useriøsitet og kriminalitet i bilbransjen. Dette er lovlige allmenne hensyn i EU-retten.

Departementet mener videre at godkjenningsordningen er forholdsmessig. I denne forbindelse vil de relevante momentene som skal vurderes være om ordningen er *egnet* til å oppnå de aktuelle hensynene og ikke går lenger enn det som er *nødvendig*.

Departementet mener godkjenningsordningen er egnet til å oppnå de nevnte hensynene. Ordningen vil kunne bidra til å styrke arbeidstakernes HMS-forhold ved at virksomhetene må dokumentere at de oppfyller sentrale arbeidsrettslige krav for å få godkjenning. Videre vil registeret over godkjente virksomheter gjøre markedet for de useriøse og kriminelle vesentlig mindre ved at brukere av tjenestene får mulighet til å identifisere seriøse aktører i markedet og offentlige myndigheter får bedre verktøy for å kunne føre effektivt tilsyn.

Departementet vurderer at det er behov for å oppstille et krav om forhåndsvurdering av virksomhetene som tilbyr bilvask, dekkklagring og dekkskift. Det har over tid har vært store utfordringer med useriøsitet og kriminalitet i bilbransjen. Ved a-krimcenteret i Oslos kontroller av bilpleiebransjen i 2019 ble det avdekket brudd på arbeidsmiljøloven hos alle de kontrollerte virksomhetene. Dette gjaldt blant annet brudd på sentrale arbeidsmiljøbestemmelser om arbeidstid og friperioder og manglende overholdelse av regler knyttet til innhold i arbeidsavtalene. Det ble også avdekket gjentakende brudd på reglene for håndtering og merking av kjemikalier. Selv om virksomhetene allerede er underlagt en rekke krav, viser tilsynene at et system kun basert på etterfølgende kontroll ikke har vært tilstrekkelig.

Departementet mener videre at formålet med godkjenningsordningen ikke er unødvendig byrdefull eller går lenger enn det som er nødvendig. Godkjenningsordningen skal i minst mulig grad innebære noen ekstra byrde for virksomhetene som har til hensikt å drive lovlig og seriøst. Det oppstilles ingen nye krav ved ordningen, det skal kun foretas en forhåndskontroll av allerede lovpålagte krav. Ordningen innebærer heller ingen driftsforbud i forbindelse med saksbehandlingen. Det betyr at virksomhetene kan starte opp eller fortsette driften mens en søknad om godkjenning er til behandling. Departementet viser for øvrig til at ordningen er foreslått av et samlet treparts bransjeprogram innen bilbransjen der både arbeidstaker- og arbeidsgiversiden deltar.

Etter departementets vurdering oppfylder de enkelte vilkårene i godkjenningsordningen kriteriene i artikkel 10 nr. 2, herunder at de er begrunnet i tvingende allmenne hensyn og at de er forholdsmessige. Virksomhetene må dokumentere at de oppfyller sentrale krav for å sikre arbeidstakerne forsvarlige arbeidsforhold. Virksomhetene skal også sikre at arbeidstakerne har HMS-kort, noe som skal gi oversikt over arbeidstakerne og bedre kontroll med HMS-forholdene. Når det gjelder krav til HMS-kort, vises det til nærmere vurdering av dette nedenfor. Virksomhetene må i tillegg sørge for å ivareta lovpålagte krav i forurensningsforskriften. Departementet viser til at det er påvist omfattende brudd på dette regelverket. Kravet vurderes som viktig for å hindre slik miljøkriminalitet i fremtiden. Det

oppstilles også krav om at virksomhetene skal sørge for å oppfylle lovpålagte registerplikter. Også dette er nødvendig for å sikre en seriøs og lovlig bransje blant annet ved å gjøre det enklere for det offentlige å føre effektivt tilsyn. Departementet mener videre at vilkårene i godkjenningsordningen oppfyller de øvrige kriteriene i artikkel 10 nr. 2, herunder at vilkårene er objektive, klare og utvetydige.

#### **4.4.3 Forholdet til tjenestereglene**

Departementet vurderer som nevnt også at godkjenningsordningen vil kunne utgjøre en restriksjon på retten til å yte tjenester over landegrensene. Ordningen må således vurderes opp mot utsendingsdirektivet (direktiv 96/71/EF). Utsendingsdirektivet er gjennomført i norsk rett i arbeidsmiljøloven § 1-7 med tilhørende forskrifter. Direktivet regulerer hvilke regler om lønns- og arbeidsvilkår som skal gjelde for arbeidstakere som er utsendt på midlertidige tjenesteoppdrag fra andre EØS-land (utsendte arbeidstakere).

Etter utsendingsdirektivet skal statene sørge for at utsendte arbeidstakere sikres de lønns- og arbeidsvilkårene som gjelder i vertslandet, jf. artikkel 3 i direktivet. Krav til helse, miljø og sikkerhet er kjernen av vilkår som statene skal gi anvendelse også for utsendte arbeidstakere. Som departementet viste til under drøftelsen over, er formålet med godkjenningsordningen nettopp å sikre arbeidstakerne forsvarlige arbeidsforhold. Departementet vurderer dermed at godkjenningsordningen vil sikre etterlevelse av artikkel 3 i utsendingsdirektivet.

Statene har etter utsendingsdirektivet både en rett og plikt til å fastsette tiltak som er egnet til å sikre at direktivet etterleveres, jf. artikkel 5. EU-domstolen har fastslått at landene har stor frihet til å fastsette slike tiltak, men at dette må gjøres i samsvar med EU-rettens regler om fri bevegelse av tjenester. Dette innebærer at i den grad godkjenningsordningen er en restriksjon for utsendte arbeidstakeres adgang til å yte tjenester i vertslandet, må tiltaket være ikke-diskriminerende, begrunnet i allmenne hensyn, samt egnet og nødvendig for å oppnå de aktuelle formålene. Denne vurderingen bygger i stor grad på den samme vurderingen som etter tjenstedirektivet ovenfor. Departementet mener den foreslåtte godkjenningsordningen er egnet og nødvendig for å oppnå formålet med å sikre utsendte arbeidstakere de samme lønns- og arbeidsforholdene som gjelder for arbeidstakere ellers. Departementet vurderer ordningen til å ikke være mer inngripende enn nødvendig.

Håndhevingsdirektivet (direktiv 2014/67/EU) gir nærmere klargjøring av hvilke administrative krav og kontrollmekanismer medlemsstatene kan iverksette for å kontrollere og håndheve reglene om lønns- og arbeidsvilkår som følger av utsendingsdirektivet. Artikkel 9 nr. 1 i direktivet har en uttømmende opplisting over konkrete tiltak medlemsstatene kan ta i bruk uten noen nærmere vurdering mot EØS-retten for øvrig. Etter artikkel 9 nr. 2 følger det at det også kan fastsettes andre administrative krav og kontrollordninger dersom det oppstår situasjoner eller ny utvikling hvor de eksisterende kontrolltiltakene ikke er tilstrekkelige og virkningsfulle nok til å ivareta de forpliktelsene som følger av utsendingsdirektivet og håndhevingsdirektivet. Forutsetningen er at slike tiltak er begrunnede og forholdsmessige.

Departementets vurdering er at godkjenningsordningen er forenlig med håndhevingsdirektivet artikkel 9 nr. 2.

Godkjenningsordningen vil omfatte flere tjenesteytere enn de som kommer inn under utsendingsdirektivet (typisk selvstendige oppdragstakere). Det betyr at ordningen også må vurderes etter reglene om midlertidige tjenesteytelser i tjenstedirektivet som er gjennomført i norsk rett i tjenesteloven.

I artikkel 16 i direktivet oppstilles det en relativt begrenset adgang til å fastsette restriksjoner på adgangen til å yte midlertidige tjenester, særlig i form av tillatelsesordninger og forhåndskontroll. Det fremgår her at medlemstatene ikke kan innføre slike begrensninger uten at de respekterer nærmere fastsatte prinsipper. Vurderingen her er langt på vei den samme som er gjort etter utsendingsdirektivet over, det vil si at tiltaket må oppfylle krav til likebehandling, være begrunnet i allmenne hensyn og forholdsmessig. En viktig forskjell er likevel hvilke hensyn som lovlig kan begrunne godkjenningsordningen. Etter tjenstedirektivet vil ordningen måtte begrunnes i hensynet til offentlig orden og sikkerhet, jf. artikkel 16 nr. 1 b.

På bakgrunn av at godkjenningsordningen i tillegg til HMS-hensyn også skal ivareta mer overordnede hensyn som beskyttelse av arbeidstakere og bekjempelse av useriøsitet og ulovlige forhold i bransjen, herunder sosial dumping, svart arbeid og andre lovbrudd, mener departementet at ordningen kan begrunnes i hensynet til offentlig orden og sikkerhet. Departementet viser til at bilbransjen har hatt store utfordringer med blant annet arbeidslivskriminalitet og svart omsetning. En utfordring i bilbransjen har vært at det er vanskelig å få oversikt over og føre tilsyn med virksomhetene. Departementet mener en godkjenningsordning og register over aktørene vil føre til en mer lovlig bransje.

#### **4.4.4 Særlig om HMS-kort**

Et krav i godkjenningsordningen er at virksomhetene skal sørge for at de ansatte har HMS-kort. Disse skal bæres godt synlig og skal på oppfordring vises til kontrollmyndighetene. Kravet om HMS-kort vil kunne utgjøre en restriksjon på adgangen til fri bevegelighet av tjenester og retten til etablering. På samme måte som for godkjenningsordningen for øvrig, må det gjøres en vurdering av lovligheten av denne restriksjonen ut fra etableringsreglene og tjenstereglene i tjenstedirektivet og utsendingsdirektivet. Vurderingen vil basere seg på de samme momentene som vurderingen over, det vil si at restriksjonen må være begrunnet i tvingende allmenne hensyn og forholdsmessig, herunder egnet og nødvendig for å oppnå formålene.

Departementet mener kravet om HMS-kort er begrunnet i tvingende allmenne hensyn. Som påpekt ovenfor er formålet med kravet om HMS-kort å ivareta helse, miljø og sikkerhet for arbeidstakerne i bransjen blant annet ved å gjøre det lettere for Arbeidstilsynet å føre tilsyn med at regelverket overholdes. Hensynet til beskyttelse av arbeidstakere er et anerkjent allment hensyn, og dette hensynet kan også begrunne nødvendige kontrollforanstaltninger for å sikre at reglene overholdes. På bakgrunn av at det er avdekket flere brudd på HMS-

reglene for bilvask, dekkskift og dekklagring, mener departementet det er nødvendig å innføre et krav om HMS-kort for å bedre forholdene. Departementet mener kravet ikke er mer inngripende enn nødvendig. Det vises blant annet til at virksomhetene ikke pålegges et driftsforbud mens søknadene om HMS-kort er under bestilling.

## **5 Økonomiske og administrative konsekvenser**

Arbeidstilsynet skal administrere ordningen, og vil således påføres økonomiske og administrative konsekvenser både i forbindelse med etablering og drift av ordningen.

Godkjenningsordningen for bilvask, dekkskift og dekklagring skal innlemmes i systemet som allerede er etablert for godkjenning av renholdsvirksomheter. Dette vil kreve tilpasning av dataverktøy og saksbehandlingssystemer. Et foreløpig estimat av kostnadene for dette er rundt 4 millioner kroner.

I rapporten fra Samfunnsøkonomisk analyse er det foretatt beregninger av omfanget av virksomheter som driver innenfor de ulike kategoriene i bilbransjen. Det er registrert 6 420 virksomheter med NACE-kodene 45.200 "vedlikehold og reparasjon av motorvogn, unntatt motorsykler" og 45.403 "vedlikehold og reparasjon av motorsykler". Å trekke ut de virksomhetene som allerede er godkjent av Statens vegvesen (totalt 2 768 virksomheter), gir en restgruppe på 3 652 virksomheter. Disse virksomhetene tilbyr andre vedlikeholds- og reparasjonstjenester, inkludert bilpleie, samt dekkskift/dekklagring, lakkering og annet. Bilpleie inkluderer bilvask, men også flere andre tjenester. For å kartlegge restgruppen på 3 650 virksomheter har Samfunnsøkonomisk analyse gjort en manuell gjennomgang av virksomhetenes navn. Denne undersøkelsen viser at det er minst 720 virksomheter som har navn som indikerer at de tilbyr bilvask eller bilpleie. Videre har 60 virksomheter navn som indikerer at de i hovedsak tilbyr tjenester knyttet til skifte og lagring av dekk. Virksomheter med navn som ikke tydelig indikerer tjenestetilbudet kategoriseres som "annet"; disse utgjør 2 421 virksomheter.

Med det foreslåtte virkeområdet antar departementet at antall virksomheter som skal godkjennes maksimalt vil ligge rett i overkant av 2 000. Med et slikt omfang estimerer Arbeidstilsynet driftskostnader på rundt kr 2 millioner per år. Dersom omfanget skulle vise seg å bli mer omfattende, må disse kostnadsvurderingene endres.

Godkjenningsordningen skal ikke være brukerfinansiert og vil derfor i utgangspunktet ikke medføre økonomiske konsekvenser for virksomhetene. Forslaget innebærer ingen nye krav, kun krav om å dokumentere allerede lovpålagte krav. Ordningen vil imidlertid medføre administrative konsekvenser ved at virksomhetene må gjennomføre en søknadsprosess og følge regler knyttet til årlig melding og innsending av dokumentasjon hvert tredje år. De administrative kostnadene knytter seg derfor i hovedsak til at virksomhetene må fremskaffe dokumentasjon og oversende dette til Arbeidstilsynet. Virksomhetene kan fortsatt tilby de aktuelle tjenestene mens søknaden er til behandling.

Når det gjelder kravet om HMS-kort foreslår imidlertid departementet at kostnadene for disse kortene skal dekkes av virksomhetene. Kravet om HMS-kort vil derfor innebære en begrenset økonomisk kostnad for virksomhetene. Et HMS-kort koster i dag kr 104 (uten mva.).

## **6 Departementets forslag**

### **6.1 Endring av arbeidsmiljøloven**

Lov 17. juni 2005 nr. 62 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. § 4-1 åttende ledd skal lyde:

(8) Når hensynet til helse, miljø og sikkerhet tilsier det, kan departementet i forskrift gi bestemmelser om at virksomheter som tilbyr renholdstjenester *eller tjenester i forbindelse med vedlikehold og reparasjon av motorvogn* må godkjennes av Arbeidstilsynet, og om det nærmere innholdet i en slik godkjenningsordning. *Dette gjelder likevel ikke virksomheter som er godkjenningspliktige som verksted eller kontrollorgan etter vegtrafikkloven med forskrifter.* Når det stilles krav om slik godkjenning, vil det være ulovlig å benytte tjenester fra virksomheter uten godkjenning.

### **6.2 Forskrift om offentlig godkjenning for manuelt utført renhold av motorvogn, dekkskift og dekklagring**

Fastsatt av Arbeids- og sosialdepartementet (dato) med hjemmel i lov 17. juni 2005 nr. 62 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. § 1-4 og § 4-1.

#### **Kapittel 1. Innledende bestemmelser**

##### **§ 1. Formål**

Forskriftens formål er å ivareta sikkerhet, helse og arbeidsmiljø i virksomheter som er omfattet av forskriften.

##### **§ 2. Virkeområde**

(1) Forskriften gjelder for virksomheter som helt eller delvis tilbyr manuelt utført renhold av motorvogn, dekkskift og dekklagring. Dette gjelder også virksomheter som leier ut personer som utfører slike tjenester. Forskriften gjelder likevel ikke for virksomheter som er godkjenningspliktige som verksted eller kontrollorgan etter vegtrafikkloven med forskrifter.

(2) Kapittel 5 gjelder for kjøpere av tjenester etter første ledd.

##### **§ 3. Krav om godkjenning**

Virksomheter omfattet av denne forskriften skal være godkjent av Arbeidstilsynet.

##### **§ 4. Godkjenningsregister og HMS-kort**



Godkjent virksomhet skal innføres i et eget register, jf. § 6, og få utstedt HMS-kort til sine arbeidstakere etter reglene i kapittel 3.

## **Kapittel 2. Godkjenningsordning**

### **§ 5. Vilkår for godkjenning**

(1) Virksomheten skal legge frem dokumentasjon som viser at den:

- a) oppfyller plikten til å ha godkjent bedriftshelsetjeneste i henhold til arbeidsmiljøloven § 3-3,
- b) oppfyller kravet om vernetjeneste i henhold til arbeidsmiljøloven kapittel 6 og 7,
- c) har skriftlige arbeidsavtaler i henhold til arbeidsmiljøloven § 14-5 og § 14-6 for alle grupper av ansatte i virksomheten,
- d) oppfyller vilkårene i til enhver tid gjeldende forskrift om allmenngjøring av tariffavtale som virksomhetene er omfattet av, og
- e) har en ordning som sikrer arbeidstakerne økonomisk kompensasjon i tilfelle yrkesskade.

(2) Virksomheter som er omfattet av forurensningsforskriften § 15-1 skal i tillegg legge frem dokumentasjon som viser at de:

- a) har gyldig utslippstillatelse etter forurensningsforskriften kapittel 15.
- b) har gyldig avtale med kompetent serviceselskap for jevnlig driftstilsyn og tømning av rensinnetning, jf. forurensningsforskriften § 15-7.

(3) For virksomhet med utenlandsk arbeidstaker fra land utenfor EØS-området skal det dokumenteres at arbeidstakeren har oppholdstillatelse i den grad det er påkrevet for det aktuelle arbeidsforholdet. Tilsvarende gjelder for innehaver av enkeltmannsforetak fra land utenfor EØS-området.

(4) Virksomheten må sørge for at pålagte registreringsplikter i følgende offentlige registre er oppfylt:

- a) Enhetsregisteret
- b) Foretaksregisteret
- c) Det sentrale folkeregisteret. Personer som er bosatt på Svalbard skal oppfylle plikten til å være registrert i registeret over befolkningen på Svalbard, jf. forskrift 4. februar 1994 nr. 111
- d) Merverdiavgiftsregisteret
- e) Arbeidstaker- og arbeidsgiverregisteret.

(5) Virksomheten må oppfylle pålagt opplysningsplikt i henhold til skatteforvaltningsloven § 7-6.

(6) Bemanningsforetak, jf. forskrift 4. juni 2008 nr. 541 om bemanningsforetak § 1, må være registrert i Arbeidstilsynets register over bemanningsforetak.

### **§ 6. Register over virksomhetene**

(1) Arbeidstilsynet skal føre et register over de virksomhetene som er godkjent etter § 5, har søknad til behandling eller ikke har fått innvilget søknad om godkjenning. Virksomhetene som inngår i registeret, skal stå oppført med en av følgende statuser:

- a) godkjent med ansatte
- b) godkjent uten ansatte
- c) søknad under behandling
- d) HMS-kortbestilling under behandling
- e) ikke godkjent.

(2) Registeret skal være offentlig tilgjengelig.

(3) Arbeidstilsynet kan fastsette nærmere bestemmelser om registeret.

### **§ 7. Krav om årlig melding og dokumentasjon hvert tredje år**

(1) Godkjente virksomheter skal hvert år sende melding til Arbeidstilsynet som bekrefter at virksomheten fortsatt fyller kravene til godkjenning etter § 5. Fristen for å sende melding er datoen for vedtak om godkjenning. Kravet om årlig melding gjelder ikke det året virksomheten har plikt til å sende inn dokumentasjon i henhold til andre ledd.

(2) Godkjente virksomheter skal hvert tredje år sende dokumentasjon til Arbeidstilsynet som viser at virksomheten fortsatt fyller kravene til godkjenning etter § 5. Dokumentasjonen skal første gang sendes innen tre år fra datoen for vedtaket om godkjenning og senere innen tre år fra den forrige fristdatoen.

(3) Dersom virksomheten unnlater å oppfylle kravet i første eller andre ledd, kan godkjenningen tilbakekalles. Før godkjenning tilbakekalles, skal virksomheten varsles og gis frist for å oppfylle krav etter første eller andre ledd.

### **§ 8. Endring i vilkårene for godkjenning og endrede forhold hos virksomheten**

(1) Dersom det gjøres endringer i bestemmelser som ligger til grunn for vilkårene for godkjenning, eller fastsettes nye vilkår, vil endringene også gjelde for virksomhet som allerede er godkjent. Arbeidstilsynet kan innhente dokumentasjon på at nye vilkår er oppfylt.

(2) Dersom det gjøres endringer i virksomheten av betydning for oppfyllelse av vilkårene i § 5, skal virksomheten melde endringen til Arbeidstilsynet sammen med dokumentasjon på at vilkårene er oppfylt. Hvis virksomheten opprinnelig er godkjent uten ansatte, fattes nytt vedtak om godkjenning med ansatte dersom vilkårene er oppfylt.

(3) Dersom virksomheten ikke lenger oppfylder vilkårene etter § 5, skal det settes en frist for å rette opp forholdene. Oppfylles ikke dette pålegget innen fristen, kan godkjenningen trekkes tilbake, jf. § 21.

### **§ 9. Dokumentasjon på godkjenning**

En virksomhet som er godkjent etter denne forskriften skal sørge for at godkjenningen er godt synlig for publikum.

## **Kapittel 3. Bestemmelser om HMS-kort**

### **§ 10. Plikt til å ha HMS-kort**

Virksomhet som blir godkjent i henhold til § 5 skal sørge for at arbeidstakere som utfører manuelt renhold av motorvogn, dekkskift eller dekkklagring har HMS-kort utstedt av en kortutsteder utpekt av Arbeidstilsynet. Plikten til å ha HMS-kort gjelder tilsvarende for innehaver av enkeltpersonforetak som ikke sysselsetter arbeidstakere.

### **§ 11. Utstedelse av HMS-kort**

(1) Arbeidstilsynet er behandlingsansvarlig i henhold til personopplysningsloven. Ved utstedelsen av HMS-kort opptrer kortutsteder på vegne av Arbeidstilsynet.

(2) Kortutsteder skal påse at virksomheten oppfylder kravene i § 5, og foreta identitetskontroll av arbeidstaker før HMS-kort utstedes.

(3) Kortutsteder skal gi melding til Arbeidstilsynet om at HMS-kort er utstedt.

(4) Kortutsteder skal opprette og føre et register over godkjente HMS-kortbestillere.

(5) Kortutsteder skal opprette og føre et register over alle utstedte kort, med tilhørende data.

### **§ 12. Kortets gyldighet, kontroll og inndragning**

(1) HMS-kortet utstedes for en periode på to år. Kortet er kun gyldig så lenge ansettelsesforholdet består.

(2) Den som er omfattet av oppregningen i 15 annet ledd, kan gjennom oppslag i registrene nevnt i § 5 fjerde ledd undersøke om registerpliktene etter § 5 fjerde ledd er oppfylt. Dersom oppslaget gir grunn til å tro at registerpliktene ikke er oppfylt, skal det gis melding til Arbeidstilsynet og kortinnehaverens arbeidsgiver.

(3) Arbeidstilsynet, skattemyndighetene og politiet kan inndra HMS-kort som er ugyldige fordi virksomhetens godkjenning er tilbakekalt, kortets gyldighetsperiode er utløpt, arbeidsforholdet eller virksomheten er opphørt, eller dersom kortet eller bruken av kortet av andre grunner er ugyldig. Inndratte kort skal innleveres til kortutsteder for makulering.

### **§ 13. Arbeidsgivers plikt til å makulere HMS-kort**

Ved tilbakekall av godkjenning etter § 7 tredje ledd eller § 21, ved opphør av arbeidsforholdet eller virksomheten, eller etter utløpet av kortets gyldighetsperiode, skal virksomheten straks sørge for at HMS-kortet blir makulert.

#### **§ 14. Krav til opplysninger på HMS-kortet**

HMS-kortet skal inneholde følgende opplysninger på norsk og engelsk:

- a) organisasjonsnummer og navn på arbeidsgiver eller enkeltpersonforetak
- b) navn på kortinnehaveren
- c) bilde av kortinnehaveren
- d) kortinnehaverens fødselsdato
- e) utstedelsesdato
- f) kortnummer
- g) navn på utsteder av kortet

#### **§ 15. Kortinnehavers ansvar**

(1) HMS-kortet er personlig og skal ikke overdras til andre.

(2) HMS-kortet skal bæres godt synlig og skal på oppfordring vises til Arbeidstilsynet, skattemyndighetene, politiet, oppdragsgiver, verneombud og hovedbedrift med ansvar for samordning etter arbeidsmiljøloven § 2-2.

#### **§ 16. Tap av HMS-kort**

(1) Ved tapt eller stjålet HMS-kort skal kortinnehaveren umiddelbart gi melding til virksomheten. Virksomheten skal straks melde fra til kortutsteder slik at kortet gjøres ugyldig og nytt kort utstedes. Tilsvarende gjelder for innehaver av enkeltpersonforetak som ikke sysselsetter arbeidstakere.

(2) Dersom tapt HMS-kort kommer til rette skal det leveres arbeidsgiver for makulering.

### **Kapittel 4. Søknad om godkjenning og HMS-kort**

#### **§ 17. Søknadsprosedyrer**

(1) Virksomheten skal sende søknad om godkjenning sammen med dokumentasjon som nevnt i § 5 første og andre ledd til Arbeidstilsynet. Søknad om HMS-kort sendes til kortutsteder etter at Arbeidstilsynet har gitt melding til virksomheten om at vilkårene i § 5 er oppfylt.

(2) Virksomheten plikter å sørge for nødvendig identitetskontroll av arbeidstakeren før søknad om godkjenning og HMS-kort.

(3) HMS-kort kan bare bestilles av ansatte i, eller innehaver av, virksomheten som skal utføre arbeidet HMS-kortet er knyttet til.

#### **§ 18. Vedtak etter forskriften**

(1) Arbeidstilsynet treffer vedtak om godkjenning av virksomheten.

(2) Arbeidstilsynet kan avvise søknad uten realitetsbehandling dersom virksomheten har søkt om godkjenning minst en gang tidligere og Arbeidstilsynet anser det sannsynlig at virksomheten ved ny søknad forsøker å omgå krav i forskriften.

(3) Vedtak om godkjenning, tilbakekall av godkjenning og avvisning av søknad uten realitetsbehandling etter denne forskrift er enkeltvedtak, jf. forvaltningsloven § 2.

## **Kapittel 5. Kjøp av tjenester**

### **§ 19. Kjøp av tjeneste**

Kjøp av tjenester omfattet av denne forskrift er kun tillatt fra virksomhet som enten er godkjent, har søknad om godkjenning til behandling eller har HMS-kortbestilling til behandling, jf. § 6.

## **Kapittel 6. Tilsyn og sanksjoner**

### **§ 20. Tilsyn med at vilkårene for godkjenning er oppfylt**

(1) Arbeidstilsynet fører tilsyn med at bestemmelsene i denne forskrift overholdes, og gir de pålegg og treffer de enkeltvedtak som ellers er nødvendige for gjennomføring av forskriften, jf. arbeidsmiljøloven kapittel 18.

### **§ 21. Tilbakekall av godkjenning**

Dersom vilkårene for godkjenning ikke lenger er oppfylt kan Arbeidstilsynet tilbakekalle godkjenningen, og endre status for virksomheten i registeret.

### **§ 22. Straff**

Forsettlig eller uaktsom overtredelse av denne forskrift, eller medvirkning til dette, er straffbart i henhold til arbeidsmiljøloven kapittel 19.

## **Kapittel 7. Avsluttende bestemmelser**

### **§ 23. Ikrafttredelse**

Forskriften gjelder fra...