



AMCAR BILPOLITISK UTVALG

Samferdselsdepartementet
Att; Anne Tingelstad Wøien
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Trondheim 12. juni 2008.

A.
**TILSVAR I FORBINDELSE MED MØTE MELLOM SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
/ AMCAR 8. MAI 2008.**

AMCAR ble på det ovennevnte møte oppfordret til å komme med et forslag til hva vi anser som utfordringene i relasjon til §1-15 og hvordan den i dag praktiseres.

Det vil vi gjøre. Men før vi tar en gjennomgang på hvordan vi ser for oss at § 1-15 skal praktiseres, mener vi det er påtvunget å gjøre en historisk refleksjon og oppsummering i sakens anledning.

B.
**KJØRETØYFORSKRIFTEN §1-15: BAKGRUNN, ERFARINGER OG
NYE INNSKREKNINGER FRA GODKJENNINGSMYNDIGHETENE.**

1. Innledning

AMCAR har med økende bekymring sett på godkjenningsmyndighetenes iver etter å innsnevre virkeområdet for §1-15 etter den ble gjort gjeldende 1. juli 2004, og frykter at bestemmelsen helt vil miste sin funksjon dersom dette ikke blir stoppet – og reversert. Godkjenningsmyndighetene har både innskrenket kjøretøygruppene som er omfattet av §1-15, og anvendelsesområdet innad i de gjenværende kjøretøygruppene (M1 og N1).

I løpet av de siste 1 – 2 årene har AMCAR fått en rekke konkrete tilbakemeldinger fra private og kommersielle importører som etter AMCARS oppfatning viser uakseptabel forvaltnings-praksis som i enkelte tilfeller i beste fall grenser til myndighetsmisbruk. Bekymrede tilbakemeldinger har også kommet fra personer ansatt hos godkjenningsmyndighetene.

2. Bakgrunnen for innføringen av kjøretøyforskriftens §1-15 – intensjonen fra politisk hold

§1-15s tilblivelse har sitt utspring i et vedtak i Stortingets Finanskomite fra 2002, inntatt i budsjettinnstilling S.Nr. 13 – 2002 – 2003. Samferdselsdepartementet ble her pålagt å sørge for å innføre en forskriftsendring hvor det ved førstegangsgodkjenning av kjøretøy i Norge skulle "...legges til grunn at biler produsert i USA godkjennes på bakgrunn av de krav som stilles for å registrere bilen i USA, og [at] det ikke skal avkreves annen dokumentasjon enn kjøretøyets

registreringsdokumenter som fremlegges for kontroll og avskrift, der dette ikke bryter med Norges internasjonale forpliktelser.”

Sett fra Stortingets side var således intensjonen å akseptere registrering av alle biler som har vært godkjent og registrert i USA. Denne intensjonen har imidlertid Vegdirektoratet og trafikkstasjonene i økende grad valgt å se bort fra, og har foretatt endringer av §1-15 som ikke kan sees å samsvare med det direkte pålegget Samferdselsdepartementet fikk fra Stortinget. Det faktum at det gikk mer enn ett og et halvt år fra stortingsvedtaket til ”første utgave” av §1-15 forelå, er alene en klar indikasjon på at godkjenningsmyndighetene, dvs. Vegdirektoratet, var alt annet enn begeistret for vedtaket. Vi som deltok i prosessen med å få §1-15 på plass husker så altfor godt Vegdirektoratets intense forsøk på legge inn begrensninger som Stortinget aldri hadde forutsatt.

3. Høringsrundene i forkant av innføringen av §1-15

Det ble gjennomført flere høringer i forkant av innføringen av §1-15, både av nasjonal og internasjonal (EU-rettslig) karakter. I første høringsrunde (Høringsbrev av 25. april 2003, Vegdirektoratets ref. 2003/17173-005), ble følgende formulering foreslått:

Personbil (M1) som er godkjent og registrert i USA, kan godkjennes i den utførelse bilen ble levert fra fabrikken (original utførelse), selv om den ikke oppfyller ovennevnte krav. Bilen må imidlertid ha lykter med farge som angitt i kap. 28.

I tillegg ble det foreslått krav til minste registreringstid i USA, minste eiertid i Norge, samt begrensninger i forhold til antall kjøretøyer hver enkelt importør kunne ta inn, begrensninger som overhodet ikke hadde støtte i stortingsvedtaket.

Kravet i forhold til ”original utførelse” var begrunnet ut i fra et ønske om å avgrense mot typiske ombygginger av kjøretøy (Hot Rods etc.), hvor kjøretøyet hadde gjennomgått vesentlige endringer av teknisk art. Noen absolutt, snever, bokstavtolkning av begrepet ”original utførelse” var det på dette tidspunktet overhodet ikke snakk om. Lovgivers intensjoner ble overhodet ikke drøftet hva gjelder direktoratets forslag til formuleringen ”original utførelse”.

Flertallet av høringsinstansene, og senere også Vegdirektoratet selv, fant det dessuten unaturlig å avgrense mot M1-kjøretøy, dvs. personbiler slik disse er definert i det såkalte typegodkjenningsdirektivet, samt kjøretøyforskriften.

I ny høring datert 2. oktober 2003, skriver Vegdirektoratet således på s. 8 følgende:

Vegdirektoratet bemerker at når man gjennom dette forslaget anerkjenner det prinsipp at kravene for godkjenning i USA og EØS skal likestilles med de nasjonale, bør ikke dette begrenses til enkelte kjøretøygrupper med mindre det er særskilte forhold ved den enkelte kjøretøygruppe som kan begrunne at det gjøres unntak fra prinsippet. Bortsett fra enkelte forhold vedrørende bil i gruppe M1 som er nærmere omtalt i det følgende kan vi ikke se at det her foreligger slike særlige forhold.

Vegdirektoratet foreslår derfor at anvendelsesområdet utvides til alle biler, og vil da inkludere alle M- (personbil og buss) og N- (varebil og lastebil) klasser, jf. kjøretøyforskriften §2-2. (AMCARs understrekning)

På dette tidspunktet hadde Vegdirektoratet således ingen betenkeligheter med å akseptere at §1-15 skulle gjelde alle kjøretøygrupper. Tvert i mot slo direktoratet fast, slik vi ser ovenfor, at dette var uproblematisk.

I tillegg til at Vegdirektoratet fant det uproblematisk å inkludere alle kjøretøygrupper på dette tidspunktet, hadde Vegdirektoratet ingen faglig begrunnede betenkeligheter med å akseptere det amerikanske kravnivået. I forhold til dette punktet, skrev Vegdirektoratet følgende:

Vegdirektoratet har gått nærmere gjennom de amerikanske kravnivåene på de mest aktuelle områdene hvor det har vært konstatert avvik mellom de europeiske og amerikanske kravene. Dette gjelder blant annet bremsekraft, krav til E/e-merking av hovedlys, utvendig støy, avgass og CO₂-utslipp.

Etter en totalvurdering har vi kommet til at avvikene ikke er større enn at vi finner at det ikke vil innebære noen særlig forverring av trafikksikkerheten om disse kjøretøyene tillates på norske veier.

Vi finner det derfor forsvarlig å foreslå at det amerikanske kravnivået aksepteres.
(AMCARs understrekning)

For de av oss som har et visst minimum av kjennskap til hvorledes amerikanske kjøretøy har gjort det ved testing etter europeiske kravnivå, kom ikke konklusjonen til Vegdirektoratet spesielt overraskende. Blant annet opplyste Ford Motor Norge dette til Vegdirektoratet (gjengitt i AMCARs første høringsvar til direktoratet) i forbindelse med høringsprosessen: AMCAR viser i denne forbindelse til brev fra Ford Motor Norge AS som er sitert i AMCAR's høringsvar, s. 3:

"I tråd med endringer i kjøretøyforskriften, har alle modeller vi har importert til Norge blitt testet mot de krav fabrikanten ikke har sertifisert kjøretøyene for. Dette gjelder i første rekke bremses og støy, hvor VD spesifikt argumenterer i høringen med at "på noen områder, som for eksempel bremses og støy (fra motor), er det reelle forskjeller mellom europeiske og amerikanske krav. Her anses amerikanske krav å være svakere enn europeiske krav". Våre kjøretøy har aldri feilet i å møte de europeiske kravene under testing. VDs argumenter på bremses og støy faller således på stengrunn."

Ford Motor Norge AS baserte ovennevnte uttalelse på kunnskap akkumulert gjennom flere tiår med testing. I tillegg må det tillegges at amerikanske hovedlys gjennomgående tilfredsstiller de europeiske kravene, noe som gjentatte ganger har blitt slått fast i uavhengige tester.

AMCAR kjenner imidlertid til at det er "avvik mellom de europeiske og amerikanske kravene" på ett område, nemlig i forhold til utslipp. Her er amerikanske krav til dels vesentlig strengere enn europeiske. Dette gjelder ikke bare de føderale krav, men også enkelte særkrav på delstatsnivå, noe som eks. har medført at det, med ett unntak (Mercedes E320 Bluetec), ikke var mulig å registrere dieslbiler i USA i 2007. Når det gjelder CO₂-utslipp, har sammenligninger gjort av teknisk stab hos AMCAR vist at testing etter amerikanske eller europeiske normer gir tilnærmet identisk resultat.

En objektiv vurdering av amerikanske tekniske krav opp mot tilsvarende europeiske, vil således lede til en konklusjon om at det på alle hold er helt uproblematisk, og fullt ut trafikksikkerhetsmessig forsvarlig, å registrere kjøretøy utelukkende basert på at angjeldende kjøretøy har vært registrert i USA.

Med andre ord: Innføringen av kjøretøyforskriften §1-15 var vel begrunnet og fornuftig, riktignok med et unntak i forhold til Vegdirektoratets krav om at kjøretøyet skulle være "originalt". Vegdirektoratets stort sett fornuftige konklusjoner står imidlertid i sterk kontrast til de etterfølgende "presiseringer" og innstramminger som har kommet fra samme etat.

Den endelige versjonen av §1-15 som ble gjort gjeldende fra 1. juli 2004 inneholdt for eksempel ingen egen definisjon av hva som mentes med ”original utførelse”.¹

3. Etterfølgende endringer av kjøretøyforskriften §1-15s virkeområde

3.1 Innledning

Via én høringsrunde, samt interne, administrative, pålegg, har Vegdirektoratet i betydelig grad redusert virkeområdet til §1-15. I høringen har Vegdirektoratet gått tilbake på tidligere uttalelser, og har gjennomført endringer, til dels uten støtte i de faktiske forhold.

Mindre enn ett år etter §1-15 ble innført (1. juli 2004), sendte Vegdirektoratet ut en ny og omfattende høring som tok sikte på å innskrenke virkeområdet for §1-15. Dette skjedde i brev/høring av 24. juni 2005 (Vegdirektoratets ref. 2005/36232-004).

Basert på ”erfaringen” med registrering av totalt kun 533 kjøretøy, foreslo Vegdirektoratet en rekke endringer av §1-15. I høringen presiserte Vegdirektoratet blant annet hva som var formålet med kravet om at kjøretøy registrert med hjemmel i §1-15 skal være i ”original utførelse.” Vegdirektoratet sier her følgende:

Formålet med nevnte vilkår var en avgrensning mot det som aksepteres av ombygginger/oppbygginger i forskjellige land, og det gir også større trygghet for at bilens egenskaper er i samsvar med slik den er produsert. Dette innebærer en avgrensning mot tilfeller som vil karakteriseres som ombygging/oppbygging, og betyr at det ikke kan foretas endringer av et visst omfang etter at bilen har forlatt fabrikken. Som hovedregel vil bil som etter den har forlatt fabrikken endres i utførelse, tekniske spesifikasjoner eller lignende ikke lenger være i original utførelse/den utførelse den ble levert fra fabrikken. Unntak gjøres for mindre og nærmest ubetydelige endringer på bilen.

Formålet med bestemmelsen var således ikke å gi hjemmel til de til dels meningsløse vedtakene som Statens vegvesen har fattet i den senere tid; vedtak som ikke på noen måte kan sees å ha hjemmel i lov eller forskrift. Formålet var klart å avgrense mot ombygginger av en slik karakter at Statens vegvesens tekniske personale ikke kunne kvalitetssikre angjeldende ombygging/oppbygging. Dette var en naturlig avgrensning, all den tid Statens vegvesen har et ansvar for bilparkens tekniske kvalitet, og således trafikksikkerheten. På tross av dette ble det foreslått blant annet følgende endringer:

¹ §1-15. Spesielle unntak for bil

Bil som er i den utførelse den ble levert fra fabrikken (original utførelse) er unntatt fra kravene i denne forskrift såfremt det fremlegges registreringsdokumentasjon eller dokumentasjon fra fabrikant eller kompetent uavhengig laboratorium som viser at kravene for godkjenning i annet EØS-land eller USA er tilfredsstillt, jf. §3-1 nr. 8 og §6-11 nr. 4. Bilen må imidlertid ha lykter med farge som angitt i kapittel 28.

Unntaket etter første ledd gjelder uavhengig av om bilen tidligere har vært registrert i annet land. For bil som tidligere har vært registrert gjelder de krav som gjaldt på tidspunkt for registrering. Bil som ikke tidligere har vært registrert må tilfredsstille de kravene som gjelder når bilen fremstilles for godkjenning i Norge, eventuelt godkjenningstidspunkt i annet land hvis dette kan godtgjøres.

Bil som ikke tidligere er registrert må uansett oppfylle følgende krav:

- §13-2, dekk på bil - støykrav, jf. direktiv 92/23/EØF som senest endret ved direktiv 2001/43/EF,
- §16-2, bilbelter, jf. direktiv 77/541/EØF som senest endret ved direktiv 2000/3/EF for bil i gruppe M1,
- §24-5, støy fra bil, jf. direktiv 70/157/EØF som senest endret ved direktiv 1999/101/EF,
- Kapittel 25, avgasser, jf. direktiv 70/220/EØF som senest endret ved direktiv 2002/80/EF og direktiv 88/77/EØF som senest endret ved direktiv 2001/27/EF og
- §49-1 opplysninger om CO₂ -utslipp og drivstofforbruk, jf. direktiv 80/1268/EØF som senest endret ved direktiv 1999/100/EF.

3.2 Kravet til original utførelse

En del av de kjøretøyene som ble godkjent etter §1-15 var opprinnelige M1-biler som etter ombygging her hjemme ble registrert som varebil N1 kl. 2. Ombygging fra M1 til varebil var og er en vanlig og akseptert måte å registrere varebil på i Norge. Slike ombygginger gjøres nå ved ominnredning av EU-typegodkjente M1-biler (eks. VW Touran), evt. ved at det fremskaffes nasjonal typegodkjenning på en bil som ikke har EU-typegodkjenning (eks. GMC Yukon). I forhold til §1-15 ble det bla registrert et (relativt sett) større antall Dodge Durango som var lettere modifisert fra M1 til N1 varebil.

Dette ble tydeligvis problematisk for Vegdirektoratet (eller muligens Toll- og avgiftsdirektoratet), og direktoratet foreslo å innskrenke §1-15 ved å nekte slike registreringer. Vegdirektoratet slo da også fast at denne ”type ombygginger gjøres først og fremst for å få bilene inn i gunstigere avgiftsgrupper”, selv om dette er noe som eventuelt burde bekymre andre offentlige etater enn Vegdirektoratet. Slike ”avgiftsmotiverte” ombygginger skiller seg dessuten ikke fra de like avgiftsmotiverte ombyggingene hovedimportørene av Toyota, VW, Ford, etc. foretar seg i betydelig omfang.

Vegdirektoratet slo i høringen også fast at ”formålet med ordningen var å gjøre det enklere å importere og få godkjent kjøretøy i ”original utførelse.” Dette er imidlertid ikke korrekt, og dersom Vegdirektoratet hadde tatt seg bryet med å lese Samferdselskomiteens budsjettkommentarer, hadde Vegdirektoratet selv sett dette. Det formålet som Vegdirektoratet her refererer til var Vegdirektoratets eget formål, og ikke lovgivers. Formålet med ordningen var snarere å lette registrering av biler som teknisk sett var likeverdige med ”europiske” biler, men som grunnet det norske regelverket i praksis var umulig å få godkjent i Norge.

Vegdirektoratet uttrykte i høringen også stor bekymring i forhold til registrering av busser med hjemmel i §1-15. Dette gikk spesielt på noen EØS-lands nasjonale bestemmelser hvor det ikke var krav om bilbelter i buss, og Vegdirektoratet fryktet de negative trafikksikkerhetsmessige konsekvensene som følge av godkjenning av importerte busser uten bilbelte. De tall som ble fremlagt i høringen, viste imidlertid at det på det tidspunktet ikke hadde blitt registrert en eneste buss etter §1-15. Vegdirektoratets bekymringer var således ikke fundert på empirisk kunnskap om konkrete, bekymringsfulle, registreringer. Vegdirektoratet benyttet her åpenbart vikarierende argumenter for å begrunne innstramning av en forskrift det verken var juridiske eller faktiske problemer med. Vegdirektoratet viste heller ikke til hvilke EØS-land som hadde nasjonale bestemmelser som tillot registrering av buss uten setebelter. I stedet for å gjøre det enkelt, nemlig å ta inn et krav i forskriften om at buss må være utstyrt med setebelter på alle sitteplasser, valgte direktoratet å nekte alle busser registrering etter §1-15 – uavhengig av hvilket sikkerhetsnivå- og utstyr som kunne dokumenteres.

I forhold til begrepet ”original utførelse”, slo Vegdirektoratet fast at det ikke hadde vært tilstrekkelig presisert, og at dette hadde ”medført en for vid fortolkning av bestemmelsen hos godkjenningsmyndigheten”, dvs. i praksis Drammen trafikkstasjon. Hva denne ”for vide tolkningen” helt konkret hadde medført, med unntak av varebilregistrering av opprinnelige M1-biler, ble det ikke gitt eksempler på. Vegdirektoratet presiserte imidlertid at ”ominnredning fra personbil til varebil vil etter dette føre til at kjøretøyet ikke lenger vil anses for å være i original utførelse.”

3.3 Konsekvensene sett fra Vegdirektoratets side

Uvisst om på bakgrunn av hva, slo Vegdirektoratet fast at de foreslåtte endringene, sett fra samfunnets side, må ”...antas å ha positiv betydning. Vi anser at de trafikksikkerhetshensyn som er nevnt tidligere er så viktige at virkeområdet i §1-15 som vi har i dag bør innskrenkes. Vi kan ikke

se at den interesse enkelte markedsaktører har til å få godkjent importerte kjøretøy bør gå foran samfunnets behov for å sikre at kjøretøy godkjennes på et trafikksikkerhetsmessig forsvarlig grunnlag.”

Etter dette kunne en ”markedsaktør” eks. uten problemer få godkjent en Cadillac Escalade som 7-seters personbil (og således bruke den til frakt av 7 personer), men en ombygging av samme bil til begravelsesbil (ved montering av en skillevegg bak forsetene) for frakt av lik, ble nå nektet av ”trafikksikkerhetshensyn”.² Man skal være ualminnelig naiv for ikke å se at dette handler om restriksjoner på import av amerikanske biler, og at det på ingen måte handler om hva som er ”trafikksikkerhetsmessig forsvarlig” eller ei.

AMCAR, som de fleste med kjennskap til amerikanske biler, har selvsagt problemer med å se de trafikksikkerhetsmessige hensyn i forhold til ovennevnte, men vi besitter da heller ikke den samme innsikt og forståelse som Vegdirektoratets eksperter og ledelse. Det fremstår imidlertid unektelig noe særegent og spesielt at Vegdirektoratet vedtar en strengere tolkning for et kjøretøy som skal frakte døde personer, enn for et som skal frakte levende.

Det er videre verdt å merke seg at selv Vegdirektoratet anser at de den gang foreslåtte, og senere vedtatte, endringene av §1-15 ikke var helt i samsvar med Stortingets avgiftsvedtak og de intensjonene som lå bak. Vegdirektoratet skriver følgende: ”Vi mener også at de foreslåtte endringer ikke går nevneverdig på tvers av intensjonene bak Samferdselskomiteens beslutning om å gjøre det lettere å importere biler fra USA.” (AMCARs understrekning) Vegdirektoratet innrømmer med andre ord at det ikke er fullt samsvar mellom Stortingets/ Samferdsels-komiteens vedtak og endringene av §1-15, men finner tydeligvis ikke dette mer problematisk enn at endringene på tross av dette foreslås. Ny §1-15 ble således vedtatt i tråd med de foreslåtte endringene, og etter AMCARs oppfatning i strid med Stortingets budsjettvedtak.³

² Dette gjelder en konkret sak (Statens vegvesens ref. 2007/002299), hvor vedkommende importør ble nektet registrering av en M1-bil lettere modifisert til begravelseskjøretøy, selv om fremstilling for registrering faktisk skjedde før forskriftsendringen. Argumentet fra Vegdirektoratet var at verken ”...før eller etter forskriftsendringen av 1. juni 2006 har begravelsesbiler blitt godkjent etter unntaksbestemmelsen i §1-15.” Vegdirektoratet unnlot imidlertid å nevne et viktig moment, nemlig at det på angjeldende tidspunkt aldri hadde blitt fremstilt et begravelseskjøretøy for registrering etter §1-15. En evt tidligere godkjenning nekt hadde således aldri vært en aktuell problemstilling. I forhold til Statens vegvesen skal det tydeligvis ikke være enkelt å være den første til å forsøke registrering, idet etaten som argument for å nekte registrering kan vise til at ingen tidligere har fått godkjenning!

³ §1-15 lyder nå:

§1-15. Spesielle unntak for bil

Bil i gruppe M1 og N1 som er i original utførelse er unntatt fra kravene i denne forskrift såfremt det fremlegges registreringsdokumentasjon eller dokumentasjon fra fabrikant eller kompetent uavhengig laboratorium som viser at kravene for godkjenning i annet EØS-land eller USA er tilfredsstilt, jf. §3-1 nr. 8 og §6-11 nr. 4. Bilen må imidlertid ha lykter med farge som angitt i kapittel 28 og være merket med understellsnummer som angitt i §6-4 .

Med « original utførelse » menes kjøretøy som innvendig, utvendig og teknisk er i den utførelse den ble levert i fra fabrikken.

Unntaket etter første ledd gjelder uavhengig av om bilen tidligere har vært registrert i annet land. For bil som tidligere har vært registrert gjelder de krav som gjaldt på tidspunkt for registrering. Bil som ikke tidligere har vært registrert må tilfredsstille de kravene som gjelder når bilen fremstilles for godkjenning i Norge, eventuelt godkjenningstidspunkt i annet land hvis dette kan godtgjøres.

Bil som ikke tidligere er registrert må uansett oppfylle følgende krav:

- §13-2 dekk på bil - støykrav, jf. direktiv 92/23/EØF som senest endret ved direktiv 2001/43/EF,
- §16-2 , bilbelter, jf. direktiv 77/541/EØF som senest endret ved direktiv 2000/3/EF for bil i gruppe M1,
- §24-5 , støy fra bil, jf. direktiv 70/157/EØF som senest endret ved direktiv 1999/101/EF,
- Kapittel 25, avgasser, jf. direktiv 70/220/EØF som senest endret ved direktiv 2002/80/EF og direktiv 88/77/EØF som senest endret ved direktiv 2001/27/EF og
- §49-1 opplysninger om CO₂ -utslipp og drivstofforbruk, jf. direktiv 80/1268/EØF som senest endret ved direktiv 1999/100/EF.

Ambulansebil kan ikke godkjennes etter denne bestemmelse.

Ved hjelp av de siste endringene av ordlyden, kombinert med en strengere fortolkning, har Vegdirektoratet nå sørget for en innskrenkning av §1-15 som ikke bare gir enkeltvedtak som ligger fjernt fra Stortingets opprinnelige formål, men som også gir enkeltvedtak som er i strid med det ulovfestede forvaltningsprinsippet om forbud mot urimelig forskjellsbehandling. Trafikkstasjonene har dessuten tillatt seg en forvaltningspraksis som det på ingen måte er dekning for, selv ikke etter den siste endringen av §1-15. Dette kan belyses ved å se på noen konkrete eksempler.

4. Registreringspraksis i forhold til kjøretøyforskriftens §1-15

AMCAR har fulgt praksisen rundt §1-15 nøye siden innføringen for vel fire år siden. Spesielt i de siste to årene har man via klubbmedlemmer og importører blitt oppmerksomme på uakseptable forvaltningsvedtak. Et meget betegnende eksempel på dette er et ikke ukjent vedtak fattet av Region Midt, og som gjelder et kjøretøy eid av Sparebank 1 Finans Midt-Norge AS (og disponert av Auto E-14 AS); Statens vegvesens ref. 2007/063307.

Det angjeldende kjøretøyet (XN 31655) ble registrert første gang i Norge 20. juli 2006, dvs etter siste innstramming av §1-15. I vognkortet ble det tatt inn følgende merknad:

*REG ETTER UNNTAKSBEST PRGF 1-15 OG 6-11 NR 4. KAN IKKE ENDRES
KONSTRUKTIVT ELLER UTSEENDEMESSIG*

24. august 2006 ble det montert et typegodkjent LPG-anlegg (naturgass) fra firmaet Gas Tech AS, og kjøretøyet ble fremstilt for godkjenning av anlegget ved Stjørdal trafikkstasjon 19. april 2007. I følge hovedimportøren av Chevrolet medfører bruk av LPG en reduksjon i CO₂-utslipp på 20 – 25%. Ombyggingen resulterte i et negativt vedtak hvor det på kontrollseddelen ble anmerket ”Kan ikke godkjennes ombygd til LPG-drift pga importert etter prgr. 1-15.” Dette vedtaket ble påklaget, hvoretter Region Midt fastholdt vedtaket, og oversendte dette til Vegdirektoratet for endelig avgjørelse.

AMCAR valgte som kjent å bistå klager i ovennevnte sak, og var behjelpelig med teknisk og juridisk bistand i forbindelse med at sak ble anlagt mot Staten v/Samferdselsdepartementet. Utfallet kjenner vi dessverre altfor godt. Selv om Staten vant frem i søksmålet, fremkom det etter AMCARS oppfatning en rekke opplysninger under og etter hovedforhandlingen som forsterker AMCARS oppfatning av at forvaltningen er på ville veier i sin fortolkning av §1-15. Det er, slik Vegdirektoratet også burde vite, grenser for forvaltningens skjønnsutøvelse.

I AMCARS møte med Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet 8. mai 2008, ble AMCAR bedt om å konkretisere sine påstander i forhold til §1-15, og ikke bare komme med påstander. Hadde politisk ledelse i departementet vært klar over hva Statens representanter og vitner lirt av seg av tåpeligheter under ovennevnte sak, hadde det neppe vært behov for en slik konkretisering. Men AMCAR kommer gjerne med noen eksempler.

Overingeniør Magnus Nilsen fra Vegdirektoratet var Statens vitne, og har tidligere hatt ansvaret for §1-15-registreringer ved Drammen trafikkstasjon. Han viste til at man hadde nektet registrering av biler med ettermontert hekkspoiler og såkalte sideskjørt. At ettermontert LPG-anlegg, uansett om dette er typegodkjent og forsvarlig montert, ikke godtas er vi allerede klar over – og Nilsen var i retten krystallklar på at slikt ikke kan godtas på en §1-15-bil. Videre forklarte han at ettermontert tilhengerfeste, selv om dette skulle bli gjort hos eks. en autorisert Chevrolet-forhandler, ville bli nektet. Det samme gjaldt omlakkering til en farge som ikke ble levert fra fabrikken da bilen var ny. Vinterdekk hadde faktisk vært diskutert innad i etaten (det eksisterer et notat omkring dette, og AMCAR anbefaler politisk ledelse i departementet å be om å få se dette), og man hadde til slutt, under tvil, kommet til at vinterdekk kunne aksepteres! AMCAR kjenner også til flere konkrete

tilfeller hvor medlemmer har fått registreringsnekt etter å ha montert den obligatoriske gitterveggen bak førerhuset, etter først å ha fått beskjed om at slik gittervegg måtte monteres for å få bilen registrert som varebil. Catch 22?

Samferdselsdepartementet må simpelthen spørre seg om det ikke er et visst behov for en skikkelig opprensning innad i Statens vegvesen når de fagansvarlige i fullt alvor kan finne på å fastholde en politikk som medfører at påmontering av et tilhengerfeste utløser krav om støy-, avgass- og bremses tester. Eller at det samme skjer dersom bilen omlakkeres til en annen farge. Riktignok var politisk ledelse raskt ute og kalte dette for ”Stutum-politikk”, og meddelte at man selvsagt kunne få omlakkere og påmontere tilhengerfeste på slike biler, men Samferdselsdepartementet må nå se at dette så altfor godt illustrerer de problemene AMCAR tok opp på møtet 8. mai 2008. Hvordan kan departementet leve med å ha byråkrater som i fullt alvor benytter arbeidstiden til å diskutere om en bil uten EU-typegodkjenning skal kunne få påmontert piggdekk? Er det virkelig noen i Statens vegvesen som, eks., går rundt og tror at Ferrari tester bilene sine med piggdekk i forbindelse med at de typegodkjennes? Et sted må det gå en grense for hvor mye tøv norske bilister skal finne seg i fra Statens vegvesens side.

Ovennevnte ”gassbilsak” reiser for øvrig også flere andre spørsmål rundt §1-15 og praksisen i forhold til denne. For det første er det etter AMCARs oppfatning ikke hjemmel for å ta inn en bestemmelse i vognkortet slik det er gjort i dette tilfellet, og således forhindre enhver endring av kjøretøyet i all fremtid, uansett hvor minimal den er, og uansett eventuell dokumentasjon for endringens tekniske beskaffenhet. §1-15 er en bestemmelse som sier noe om kravene til et kjøretøys egenskaper ved import/ registrering. AMCAR kan ikke se at det i §1-15, eller i andre bestemmelser i kjøretøyforskriften, er gitt hjemmel til å ta inn en bestemmelse som båndlegger kjøretøyet på denne måten. Kjøretøy som importeres på annen måte får ikke inntatt klausuler av samme type, eller med samme virkning. Unntaket er bevaringsverdige kjøretøy, som spesifikt har en slik klausul hjemlet i kjøretøyforskriften.

For det andre, hvis det mot formodning rent faktisk skulle være hjemmel for å ta inn en slik bestemmelse i vognkortet også på en §1-15-bil, vil AMCAR hevde at Statens vegvesen under enhver omstendighet klart tolker §1-15 i strid med formålet med bestemmelsen, og således for snevert. Selv ikke for Statens vegvesens byråkrater er det forbudt å bruke normalt, godt, skjønn ved forskriftstolkning. Tvert i mot; de er forpliktet til det, men de kan ikke bevege seg utenfor området for dette såkalte frie skjønn. I ovennevnte ”gassbilsak” har Statens vegvesen, og deretter Oslo Tingrett, til alt overmål sørget for at konvertering til et mer miljøvennlig drivstoff, naturgass, nektes på bakgrunn av hvordan kjøretøyet har blitt registrert, og ikke på bakgrunn av kjøretøyet tekniske og trafikksikkerhetsmessige karakteristikk. Reglene for LPG-anlegg er dessuten like for de aller, aller fleste land, idet disse er styrt av FNs Regulation No. 67 fra 1995. Uavhengig av om anlegget er montert i Afrika, USA, Kina eller Europa; det er det samme regelsettet som legges til grunn. For det norske Vegdirektoratet er dette tydeligvis ikke nok.

C. AMCAR TILBAKEVISER VEGDIREKTORATETS ARGUMENTER OG PROTESTERER PÅ PRAKTISERINGEN.

1. Innledning

Møtet mellom Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet og AMCAR, tilkjennegav utvilsomt stor uenighet mellom AMCAR og forvaltningen. Og at forvaltningen med Vegdirektoratet i spissen har vært i mot opprettelsen av den forenklede godkjenningsordningen § 1-15 representerer i kjøretøyforskriften, synes enda klarere for oss etter møtet. AMCAR tilkjennega at vi mener det er betenkelig og meget beklagelig at forvaltningen gradvis har innført en praktisering som i dag

umuliggjør registrering av en opprinnelig bygget varebil, som varebil kl. 2 på § 1-15, fordi den må påmonteres en uoriginal lastesikringsgrind som er jo et nasjonalt krav.

AMCAR mener at det finnes ingen trafikksikkerhetsmessige eller handelstekniske argumenter for en slik registreringsnekt av varebiler kl. 2 på §1-15. Et nasjonalt pålagt krav om ettermontering av en lastesikringsgrind vil ikke påvirke noen av de komponenter det settes krav til ved en eventuell typegodkjenning av samme kjøretøy. Og at montering av en slik lastesikringsgrind er en kjøretøyteknisk endring, som enkelte prøver å gi inntrykk av, er det reneste tøv. Å prøve å fremstille dette som et alvorlig trafikksikkerhetsmessig avvik fra det originale blir dumt – når det i praksis er slik at en rekke biler, ikke bare amerikanske, kommer fra fabrikk som varebiler til Norge uten at de har slike ettermonterte lastesikringsgrinder.

Og her ligger striden eple; Begrepet ”original utførelse” og ”kan ikke endres konstruktivt eller utseendemessig” er etter AMCAR’s oppfatning, slik det praktiseres i dag, innført og misbrukt for å hindre publikum i å kunne benytte § 1-15.

At Vegdirektoratets ingeniører og jurister seriøst har diskutert om uoriginal lakk, piggdekk, ekstralys og tilhengerfeste montert på biler godkjent etter § 1-15 kan brukes som argument for å definere bilen som ”uoriginal”, og således nekte godkjenning, viser etter AMCAR’s mening at Vegdirektoratet helt siden ikrafttredelsen 1. juli 2004 har arbeidet målbevisst for å gjøre § 1-15 til en ubrukelig paragraf - uvisst av hvilken grunn.

Videre ble det i møte den 8. mai hevdet at vår referanse til det ovennevnte var påstander. AMCAR fremhever at dette ikke er påstander. Disse sakene har faktisk vært diskutert, og det bekreftes av rettsreferater i ”gassaken” og i avisreportasjer med referanse til navngitte personer fra Vegdirektoratet. Så dette må departementet ta på alvor – noen i direktoratet benytter tid på å debattere slike idiotiske påfunn.

2. Biler registrerte under § 1-15 skal kunne endres

I prosessen med å utarbeide § 1-15 var alle parter enige om at regelen måtte gjelde bil som på godkjenningstidspunktet var i original utførelse. Det var aldri snakk om at bil godkjent etter § 1-15 ”aldri skulle kunne endres konstruktivt eller utseendemessig” – slik disse bilene får påført i vognkortet sitt nå. Det står heller ikke noe i § 1-15 at bilen senere ikke kan endres, slik som det for eksempel gjør i § 1-9 som omhandler bevaringsverdig motorvogn.

AMCAR mener at det blir helt feil å praktisere et slikt forbehold på biler registrert på § 1-15. For endringer som ikke berører kjøretøytekniske ting, endringer som må gjøres i relasjon til nasjonale særkrav eller endringer av kosmetisk art, skal eller kan det ikke være noe problem for en trafikkstasjon å ta stilling til – eller i noen tilfeller – la vær å ta stilling til dette.

Kravet til lastesikringsgrind på for eksempel varebil kl. 2 er et særnorsk krav som ikke har noe med det originale kjøretøytekniske å gjøre, men som derimot er et sikkerhetsaspekt vi har en nasjonal regel på. Slikt utstyr må tillates montert på en bil som skal registreres ved bruk av §1-15 uten at montering av en slik lastesikringsgrind fører til at bilen må defineres som uoriginal, og således genererer krav til ny dokumentasjon på alle kjøretøytekniske punkter. AMCAR mener det er meningsløst, og at vi må slutte å bruke energi på å konstruere hinder som ikke har noen teknisk eller trafikal betydning, og i så måte ikke kan forankres faglig.

3. Enkelte endringer utløser behov for dokumentasjon – men langt fra alle

Eventuelt senere ombygginger som berører punkter det er kjøretøytekniske krav til i.h.t. en ECE- og nasjonal typegodkjenning, som for eksempel avgass, styring, bremses, støy, bilbelter, seteinnfestinger osv., må selvsagt dokumenteres forskriftsmessig.

I så måte burde det ikke være forskjell på kravet til dokumentasjon på ombygginger på bil som er ECE- eller nasjonalt typegodkjent, kontra bil som er godkjent etter § 1-15. Begge godkjenningsordningene tar utgangspunkt i at bilen ikke endres konstruktivt etter at 1. gangs godkjenning har funnet sted.

At man pålegges samme dokumentasjonsplikt er et enkelt, lovlig og sunt prinsipp å forholde seg til. Eller det noen juridisk vil kalle for ”vanlige folks oppfatning av hva som er rett og galt”.

Men da må det ikke være slik at hvis man monterer et gassanlegg på en bil, så må man ha nye tester av sikkerhetsbeltene eller at rattstammen fortsatt er støtettergivende. Det man trenger å fremlegge tester på er at avgassen ikke er forandret slik at den ikke lenger tilfredstiller de krav vi hadde i Norge på det tidspunkt bilen ble registrert eller var registreringspliktig.

Vår ”gassak” beviste at Vegdirektoratet ikke brydde seg om at gassanlegget var EURO 4 sertifisert (de strengeste avgasskravene) og at den aktuelle bilen i så måte hadde et ECE godkjent anlegg som forbedret avgassutslippene. Gassanlegget er tillatt montert på biler med ECE- eller nasjonal typegodkjenning, men altså ikke i biler enkeltgodkjent etter § 1-15.

At AMCAR valgte å ikke anke saken, går på det faktum at vi fikk illustrert hva vi mente. Og at vi ”tapte” saken har vel vist seg å ikke være en ubetinget god seier for direktoratets tolkning av §1-15.

4. Endringer av ”1-15 biler” ivaretas av Kjøretøyforskriftene

Vegdirektoratet har med påfunn og halvkvedede viser gjort endringer av biler godkjent på § 1-15 til noe komplisert og ”skummelt”. Og for sikkerhets skyld har de også lagt det avgiftsmessige til grunn for å forvirre.

Men i realiteten er dette enkelt – og ivaretas allerede i Kjøretøyforskriftene dersom man vil benytte dem.

Slik som kravet til dokumentasjon i dag praktiseres på bil godkjent etter § 1-15, må man legge frem dokumentasjon på at bilen tilfredsstillte tekniske krav på alle punkter. Dette gjelder selv om bilen bare er endret på bare ett punkt.

5. Følgende må gjelde for biler som godkjennes etter § 1-15 i kjøretøyforskriften

a)

Bil skal være i original utførelse kjøretøyteknisk ved førstegangs godkjenning i Norge. Hvilket ekstrautstyr bilen kunne leveres med og hvilken farge den hadde originalt, kan selv for bilfabrikanten være vanskelig å redegjøre for når det har gått en tid. Så her må man konsentrere seg om at de konstruktive innretninger som direkte påvirker de kjøretøytekniske kravene, er i original utførelse.

b)

Dersom bil godkjent etter § 1-15 endres konstruktivt etter 1. gangs godkjenning i Norge, pålegges kjøretøyet de samme dokumentasjonskrav som det stilles til vanlige typegodkjente biler som bygges om etter at de er 1. gangs godkjent i riket.

c)

Ved ombygging av kjøretøytekniske ting på en bil registrert etter § 1-15 må det legges frem dokumentasjon som bekrefter at bilen fortsatt tilfredsstillte forskriftene der de aktuelle

kjøretøytekniske innretningene er berørt av ombyggingen.

d)

Endringer som ikke er av kjøretøyteknisk karakter, men mer av kosmetisk art, trenger ikke særskilt godkjenning (eks. lakk, tilhengerfeste, ekstralys).

e)

Avgiftsmessig ombygging som ikke endrer kjøretøyteknisk karakter og som er i tråd med særnorsk vegtrafikklovgivning og det særnorske avgiftssystemet, tillates (eks. surrekroker, lastesikringsgrind, demontering av baksete).

f)

AMCAR har ikke tillit til at enkelte personer i Vegdirektoratet er objektive i saken, og har også vurdert det slik at de samme personer bevisst feilinformerer personer både i departementet og direktorat i relasjon til saken. Vi opplevde flere ganger under møtet at overingeniør Larsstuen kom med utsagn som var upresise og rett og slett feil. Han generaliserte i forhold til krav til bremses og tåkepratet i relasjon til andre lands nasjonale bestemmelser. Slik måte å bringe såkalt "fakta" på bordet, som rett og slett beviselig er feil, bevitner at noen bruker alle metoder for å få gjennom sitt syn uten at det nødvendigvis er korrekt forankret i noen forskrift. Utsagn om internasjonale forpliktelser står i grell kontrast til at Larsstuen måtte innrømme at Norge tross alt kan ha nasjonale krav når det gjelder godkjenning av bil. Og AMCAR legger til at § 1-15 var på ESA-høring i sin opprinnelige form uten at det fremkom anmerkninger.

Av disse årsaker ønsker AMCAR at Larsstuen ikke lenger benyttes som seniorrådgiver i sakens anledning.

6. Om møtet

AMCAR hadde klare forventninger til møtet, men ble helt klart skuffet over møtets karakter og forstod fort at forvaltningen og politisk ledelse i SD på forhånd hadde satt opp en agenda som bar preg av ene og alene forvaltningens syn i saken. Vi hadde et lønning håp om at vi skulle få til en mer konstruktiv dialog enn hva som ble tilfelle.

Det er fullt ut forståelig at politisk ledelse ikke klarer å ha tråden i praktisering av et komplisert regelverk, og dermed spør forvaltningen til råds. Men i denne saken er vi skuffet over at det stoles blindt på lavere forvaltning på direktoratsnivå, og at det ikke vises vilje til å prøve å finne ut om forvaltningen har operert i tråd med intensjonene i stortingsvedtaket.

AMCAR vil på vegne av våre 16.000 medlemmer og den bilinteresserte befolkningen i Norge om nødvendig forfølge saken både politisk og via presse for å få belyst det vi mener er et klart overgrep fra enkeltpersoner i forvaltningen som vil § 1-15 til livs.

Med vennlig hilsen

AMCAR Bilpolitisk Utvalg

Stein Moe

Teknisk sjef i AMCAR

Terje G. Aasen

Daglig leder AMCAR

