



AMCAR BILPOLITISK UTVALG

Samferdselsdepartementet
Att; Anne Tingelstad Wøien
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Trondheim 6. november 2008.

VEDR. KJØRETØYFORSKRIFTENS § 1-15 – SVAR PÅ DEPARTEMENTETS BREV AV 30. SEPTEMBER 2008 – DERES REF. 05/920-KAS

Vi viser til ovennevnte brev fra Samferdselsdepartementet, samt til senere telefonkonferanse mellom departementet og AMCAR. På telefonmøte ble vi enige om at AMCAR Bilpolitisk Utvalg skulle komme med tilsvaret på de påstandene og bemerkningene som har fremkommet fra departementet pr. brev og telefon. Å sette opp en liste over hva som skal anses å være kurant å endre på § 1-15 bil blir **imidlertid, som meddelt på telefonmøtet, helt meningsløst og vil skape kaos.**

De innspill det refereres til fra Finansdepartementet, Post og teletilsynet og nytt EU direktiv 2007/46/EF i starten på brevet har vi ingen mulighet til å få verifisert. Dette blir bare vage påstander som vi ikke har mulighet til å argumentere imot, **og vi ber derfor vennligst om å få en oversikt over disse innspillene, slik at vi kan forholde oss til dem på en konkret måte.**

På samme måte som i EU, er det i USA myndighetskrav i forhold til kjøretøy. Hvorvidt kjøretøyene tilfredsstill disse kravene, fastslås i EU gjennom den såkalte typegodkjenningen, hvor produsenten selv bekrefter at kjøretøyene oppfyller angitte standarder. Tilsvarende bekrefter produsenter for det amerikanske markedet at kravene i FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standard) er tilfredsstillt, og dette gjøres i form av en "sticker" som monteres i døråpningene på kjøretøyene. Flere tiårs erfaring og testing bekrefter at krav i EU og USA er tilnærmet de samme, og at en bil som har vært registrert i USA er bevis for at den tilfredsstillt kravene.

1. Bakgrunnen for innføringen av § 1-15

AMCAR må nok en gang ovenfor departementet presisere det som skjedde i forbindelse med innføringen av § 1-15.

Departementet synes – gang på gang – å legge til grunn at §1-15 ble innført for å tilfredsstillt noen smale særinteresser som hadde problemer med å importere spesielle kjøretøy fra USA. Sannheten er at bestemmelsen ble innført som følge av at alle importører, private så vel som hovedimportører og "sideimportører" i årtier hadde opplevd til dels uoverstigelige problemer i forhold til import av biler fra USA. Problemene har aldri vært av sikkerhetsmessig eller kjøretøyteknisk karakter, men av juridisk karakter. Kravene til dokumentasjon hadde gjort import og godkjenning av kjøretøy godkjent for USA praktisk talt umulig.

I de tilfellene hovedimportørene gikk til det skritt å teste kjøretøyene etter europeiske krav, passerte kjøretøyene – uten unntak – testene. Dette vet Vegdirektoratets våpendragere utmerket

godt. I løpet av flere tiår opplevde verken Ford, GM eller Chryslers importører at bilene ikke besto testene kjøretøyene deres ble underlagt. Problemet var kostnadene. Å besørge ombygging av hovedlys for å få disse E-merket, eks., kunne medføre en utgift i millionklassen – og helt umulig å forsvare hvis man ikke solgte et betydelig antall kjøretøy.

AMCAR minner om at Vegdirektoratet, kort tid etter §1-15 trådte i kraft, også aksepterte amerikanske og canadiske hovedlys. Dette kom som følge av press fra vår side, og som en følge av at tester fra uavhengige laboratorier i flere land viste at amerikanske og canadiske hovedlys fullt ut, eller i det alt vesentligste, tilfredsstilte europeiske krav. De få avvik man fant var ikke mulig å se med det menneskelige øye.

På området hovedlys, som på de øvrige områdene med tekniske krav, var det således likheten mellom de forskjellige standardene som var avgjørende.

Noen kjøretøy er, og har alltid vært, unntatt fra (praktisk talt) alle krav til ombygging og dokumentasjon, nemlig kjøretøy importert som flyttegods. Disse må utelukkende tilfredsstillte kjøretøyforskriftene av 1942 (I), noe som rent praktisk kun medfører krav om hvite, og ikke oransje, parklys foran. **Ved ankomst til Norge blir disse kjøretøyene kun underlagt en svært kort teknisk inspeksjon på en trafikkstasjon.** Tror departementet at Vegdirektoratet hadde sittet stille og tillatt slik import i årtier dersom direktoratet hadde hatt trafiksikkerhetsmessige betenkeligheter ved dette? Nepppe.

At det ikke var trafiksikkerhetsmessige betenkeligheter ved å tillate import av kjøretøy som tilfredsstillte kravene i USA, ble da også klart uttrykt fra Vegdirektoratet i forbindelse med innføringen av §1-15. Alle typer kjøretøy fant direktoratet det også uproblematisk å akseptere. Fra AMCARS side så vi nå endelig tegn på at Vegdirektoratet faktisk hadde akkumulert kunnskap om amerikanske krav og biler. Så feil kunne vi imidlertid ta. Direktoratets kreative krumspring i etterkant av innføringen av §1-15, viser at direktoratet gjør hva den kan for å begrense anvendelsesområdet for bestemmelsen, uavhengig av om det direktoratet gjør blir regelrett latterlig.

2. Dagens situasjon – hvor står vi?

Som samfunnsborgere er vi hoderystende vitner til at det til nå har blitt brukt mye energi, tid, penger og offentlige midler på å diskutere banaliteter og tåpeligheter. Hva annet kan vi si når det faktisk er nødvendig å ta det til departementsnivå for å få godkjent omlakking av en bil fra blå til gul. At departementet nå "godkjenner" omlakking er bra, men like mye en selvfølgelighet. Det faktum at departementet må involveres i denne saken, **og også medias engasjement**, illustrer **svært** godt hva AMCAR og andre har slitt med i flere tiår. Fra å akseptere modifisering fra personbil til varebil, eks., har direktoratet gått til det ytterpunktet å ikke tillate verken tilhengerfester, uoriginale plastspoilere eller omlakking. For så å komme på bedre tanker når denne Stutumpolitikken (for å sitere departementets politiske ledelse) brettes ut i media.

AMCAR sliter også veldig med å forstå departementets begrunnelse for hvorfor montering av et beskyttelsesgitter er så problematisk, og hvorfor det ikke er mulig å tillate en lett modifisering av en M1-bil slik at denne kan registreres som en N1 varebil. Departementet argumenterer med at dette "innebærer per definisjon tekniske endringer av kjøretøyet." Uttalelsen er av flere grunner interessant.

For det første er det vel tvilsomt om det er hold for å kalle dette direkte tekniske endringer. Som et eksempel: En Chrysler Grand Voyager flerbruksbil, har et setesystem som heter Stow-n-go, og dette innebærer at midtre og bakerste seterad simpelthen kan felles ned i gulvet slik at gulvet da blir helt flatt. Da er den eneste endringen som trengs for å tilfredsstillte norske varebilkrav å skru fast en gittergrind; et særnorsk krav som ingen bil leveres med fra fabrikk. Er dette virkelig en

"teknisk endring"? Gjøres dette på en typegodkjent M1 personbil fra Tyskland er dette fullstendig uproblematisk. Hva er da strengt tatt problemet til departementet og direktoratet i forhold til å tillate dette på en såkalt § 1-15-bil? **"Avgiftsmotiverte" endringer burde være uproblematisk så lenge det ikke foretas en konstruktiv endring av kjøretøyet. Slike kjøretøy er tross alt kjøretøy som har en viss kundegruppe, også innen offentlige etater.**

For det andre er det unektelig interessant at Samferdselsdepartementet kaller innmontering av en slik gittervegg for en "teknisk endring" med tanke på hva Finansdepartementet kaller samme innmontering. Som kjent må tekniske forskrifter sendes på høring til EU- og EØS-medlemmer før den kan implementeres. For en tid tilbake hadde ESA en dialog med **norske myndigheter** i forbindelse med en klagesak dit, hvor saken i korthet gjaldt de særnorske kravene for utforming av varerommet i varebil N1, herunder i forhold til "kassekrav" og gittervegg. Disse kravene står, som kjent, ikke i kjøretøyforskriften, men er i detalj nedfelt i forskrift om avgift på motorvogner § 2.3.

Ovennevnte krav til gittervegg etc. har ikke blitt sendt på EU-høring iht. Rådskonklusjon 98/34/EF, noe som er et krav ved tekniske forskrifter. I denne saken argumenterte Finansdepartementet (departementets ref. 05/2197 SL VBP/tis) med at dette ikke var tekniske krav, men avgiftsmessige krav.

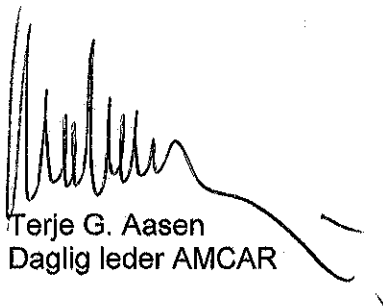
Uavhengig av ovennevnte er det etter AMCARS oppfatning vanskelig å forstå hvorfor endringer, enten disse klassifiseres som tekniske eller ikke, er mer problematiske på biler som ikke har blitt typegodkjente, men enkeltgodkjente. Departementets og direktoratets argumenter har jo ingen relevans i forhold til trafikksikkerhet, jfr. bemerkningen i departementets brev om at det ikke vil "være mulig for trafikkstasjonene å ha full oversikt over mulige konsekvenser av alle slike endringer." Trafikkstasjonene har verken bedre eller dårligere oversikt over endringer på en typegodkjent bil kontra en bil godkjent etter § 1-15.

Vil det ikke nå være det enkleste, mest ryddige og – ikke minst – mest fornuftige om departementet nå sørger for den forskriftsendringen som diskuteres i pkt. b)? I påvente av at den innføres vil det være uproblematisk å gi en generell dispensasjon. **Dette er det eneste punktet i departementets brev som AMCAR finner å kunne godta, jfr. også de meldinger vi ga under vårt telefonmøte.**

Med vennlig hilsen

AMCAR Bilpolitisk Utvalg


Stein Moe
Teknisk sjef i AMCAR


Terje G. Aasen
Daglig leder AMCAR