



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

AMCAR Bilpolitisk Utvalg

P.B. 6006
7434 TRONDHEIM

Deres ref

Vår ref
05/920- KAS

Dato
30.09.2008

Praktiseringen av kjøretøyforskriften § 1-15

Vi viser til møte 8. mai i departementet og AMCARs brev av 12. juni 2008.

Samferdselsdepartementet anmodet i møtet 8. mai 2008 AMCAR om å lage en oversikt over hva organisasjonen anser for å være utfordringene i relasjon til kjøretøyforskriften § 1-15 og hvordan denne bestemmelsen blir praktisert.

Samferdselsdepartementet takker for redegjørelsen og har merket seg de orienteringer og synspunkter som AMCAR fremfører under hovedpunktene A – C. Vi vil ta med disse kommentarene i det videre arbeidet i forhold til innspill som har kommet i saken, bl.a. fra Finansdepartementet og fra Post- og Teletilsynet. Det er naturlig å vise til de pågående arbeider med implementeringen av nytt godkjenningsdirektiv 2007/46/EF som omfatter både typegodkjenning og enkeltgodkjenning av kjøretøy. Til godkjenningsdirektivet vil vi bemerke at forholdet mellom direktivet og nasjonale unntaksbestemmelser, herunder kjøretøyforskriften § 1-15, vil måtte vurderes nærmere. Vi vil avslutningsvis gi enkelte kommentarer til pkt. C 5 i AMCARs brev.

Bestemmelsen i kjøretøyforskriften § 1-15 er, som AMCAR Bilpolitisk Utvalg riktig beskriver, politisk initiert, jf B.innst.S.nr.13 (2002-2003). Departementet påla Statens vegvesen Vegdirektoratet å gjennomføre de endringer i regelverk og rutiner som var nødvendig for å følge opp Samferdselskomiteens merknader. I denne aktuelle saken ønsket Stortinget å åpne for å tillate import av amerikanske kjøretøy på grunnlag av registreringsdokumenter. Det gjeldende regelverket var på dette tidspunktet utformet slik at det var vanskelig å få godkjent personbiler importert fra USA. Dette rammet både entusiaster og interessegrupper som ønsket seg amerikansk produserte kjøretøy, hvor særegenhetene ved disse kjøretøyene var det vesentlige for kjøretøyeierne.

Kjøretøyforskriften § 1-15 er en unntaksbestemmelse i forhold til hovedregelen om at biler som godkjennes og registreres i Norge skal tilfredstille de tekniske krav som går frem av kjøretøyforskriften. En sammenligning av amerikanske tekniske standarder for kjøretøy og de

krav som gjelder i Norge og i Europa ellers, er i mange tilfeller vanskelig på grunn av forskjellige prøve- og målemetoder. For å oppnå en enkel og praktikabel ordning for kjøretøy som blir godkjent etter kjøretøyforskriften § 1-15, har Statens vegvesen, etter samråd med departementet, lagt til grunn at kjøretøyet ikke tillates endret etter godkjenningen. Enkelte tekniske endringer vil kunne påvirke bl.a. kjøretøyets konstruksjon, virkemåte og sikkerhet. Det vil ikke være mulig for trafikkstasjonene å ha full oversikt over mulige konsekvenser av alle slike endringer. En slik forståelse av regelverket er også lagt til grunn i Oslo tingretts dom av 15. februar 2008, som begrunnelse for at vilkåret om originalitet må gjelde også etter førstegangsregistrering av amerikansk importerte kjøretøy i Norge.

AMCAR framholdt i møtet 8. mai at unntaksordningen har en rekke svakheter, og organisasjonen kommer i brev av 12. juni 2008 med forslag til endringer i dagens ordning. Departementet har følgende merknader til pkt C 5, bokstav a) – f) i brevet:

a)

Ordlyden i kjøretøyforskriften § 1-15 sier at kjøretøyet skal være i ”original utførelse”. Det er fastslått ved dom at vilkåret om originalitet også gjelder etter førstegangsregistrering i Norge. Dette skulle tilsi at det eksempelvis ikke kan tillates ombygging av kjøretøyet i den grad at kjøretøyet må omklassifiseres.

Departementet ser likevel at det kan være hensiktsmessig med en tilpasning av kravet til originalitet når det gjelder mindre endringer av kjøretøyet som kan være av kosmetisk art eller mindre endringer som er nødvendig for å kunne bruke kjøretøyet på en trafiksikker måte etter norske forhold - som vinterdekk etc.

Samferdselsdepartementet har i forbindelse med saksbehandlingen bedt Vegdirektoratet utarbeide en liste over hvilke endringer på kjøretøyene som anses for å være rettslig kurante i forhold til kravet om originalitet. Dette for å sikre forutsigbarhet i forhold til hva som kan godtas etter gjeldende rett, og også sikre en lik praktisering av bestemmelsen i forvaltningen.

Listen vi har mottatt fra Vegdirektoratet omfatter kun endringer som enten er reelt vurdert i klagebehandling eller som er dukket opp som følge av Oslo tingretts dom i februar 2008. Andre forslag til endringer vil måtte vurderes konkret i forhold til det enkelte kjøretøy. Vegdirektoratet presiserer imidlertid i sin tilbakemelding til departementet at reparasjoner og mindre endringer blir akseptert slik som før.

Listen Vegdirektoratet har oversendt med oversikt over endringer som anses for å være kurante omfatter:

- 1) bytte av dekk
- 2) omlakkering av kjøretøy
- 3) ettermontering av tilhengerfeste forutsatt at festene kan monteres på amerikanske biler uten modifisering av festeanordningen. Dersom det må foretas modifiseringer av festeanordningen kan dette innebære inngrep i bærende konstruksjon, noe som igjen kan anses som ombygging. Vegdirektoratet viser til at samme problematikk også gjelder for ordinært registrerte kjøretøy
- 4) ettermontering av beskyttelsesvegg i kjøretøy, dvs. i kjøretøy som fra fabrikanten er produsert som N1, og hvor kjøretøyet har skillevegg som ikke tilfredsstillende krav som blir

stilt til varebil klasse 2 i Norge. En ombygging fra personbil til varebil vil likevel ikke aksepteres da kjøretøyet ikke lenger vil anses som originalt

5) ettermontering av hastighetsbegrenser på kjøretøy - under forutsetning av at dette gjøres etter fabrikantens anvisninger. Dette vil imidlertid kun ha betydning for "1-15-biler" over 3500 kg, som ble tillatt godkjent etter § 1-15 før forskriftsendring i mai 2006

Det forutsettes imidlertid at i den grad det tillates at det blir gjort endringer på kjøretøy som er godkjent etter unntaksbestemmelsen i kjøretøyforskriften § 1-15, må kjøretøyet i utgangspunktet underlegges ny godkjenning. Dette gjelder også de endringer som er listet opp ovenfor, i den grad dette er et krav etter kjøretøyforskriften for ordinært godkjente kjøretøy.

Det er adgang til å ta inn anmerkninger i vognkortet bl.a. for å gi opplysninger om forhold som er viktige for eierne å kjenne til når det gjelder bruken av kjøretøyet, og/eller for kontrollmyndighetene når det gjelder kontroll av kjøretøy. Slike anmerkninger kan gjelde ombygginger, dispensasjoner eller endringer for øvrig. En slik merknad har ingen rettslig betydning, men blir vurdert lagt inn i vognkortet i enkelte tilfeller, basert på hensiktsmessighet og behov for orientering til kjøretøyeier og kontrollmyndigheter.

b)

Vi viser til det som er sagt innledningsvis i brevet om det videre arbeidet med saken. Departementet vil vurdere forslaget fra AMCAR om at bil godkjent etter § 1-15 skal kunne endres konstruktivt etter førstegangs godkjenning i Norge, og muligheten for å pålegge kjøretøyet de samme dokumentasjonskrav som det stilles til vanlig godkjente biler som bygges om etter at de er førstegangs godkjent i riket. En slik ordning vil eventuelt medføre forskriftsendring.

c)

Det vises til vårt svar under bokstav b). Når det gjelder muligheten til å bygge om kjøretøyet slik at dette kan kjøres på gass, viser vi til at dette forhold er avgjort, jf. dom avsagt 15.02.2008 i Oslo Tingrett, saknr. 07-138188TVI-OTIR/07.

d)

Se vårt svar under bokstav a) og b).

e)

Det fremstår som noe uklart hva AMCAR mener under punkt 5 bokstav e). Ombygging av kjøretøy i den grad at kjøretøyet kan få avgiftslette som eksempelvis varebil klasse 2, ved innmontering av lastesikringsgrind, demontering av baksete eller lignende, innebærer per definisjon tekniske endringer av kjøretøyet. I de tilfeller bakseter på kjøretøyet demonteres, vil dette også innebære at kjøretøyet skal omklassifiseres.

f)

Departementet ønsker ikke å kommentere AMCARs utsagn knyttet til enkeltpersoner annet enn at departementet har tillit til og benytter seg av godt kvalifiserte fagpersoner og rådgivere både i departementet og i Vegdirektoratet.

Med hilsen

John Arild Jenssen (e.f.)

Karin Søhoel

Kopi til: Vegdirektoratet