



# Representantforslag 94 S

(2009–2010)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Kenneth Svendsen

Dokument 8:94 S (2009–2010)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Kenneth Svendsen om godkjenningsordning for ombygde og amatørbygde kjøretøy

Til Stortinget

### Bakgrunn

Streng norsk praksis og regelverk knyttet til godkjenning og registrering av ombygde og amatørbygde kjøretøy skaper problemer for mange entusiaster i Norge. Andre land har langt mer fleksible regelverk, og forslagsstillerne tar i dette representantforslaget til orde for en mer liberal praksis og en egen godkjenningsordning for slike kjøretøy i Norge. Regelverket bør praktiseres på en slik måte at sikkerhet og miljø ivaretas, samtidig med at det skal være mulig å ha bilrelaterte hobbyer som bygging og ombygging av biler. Det finnes egne og enklere regler for små elbiler (som registreres som firehjuls motorsykel) og for veteranbiler. Det finnes imidlertid ingen godkjenningsordning for amatørbygde kjøretøy.

Kjøretøyforskriften har ikke egne unntak for elbiler, men de små elbilene unngår regelverket ved å klassifiseres som firehjuls motorsykel, slik det er tilfellet for både Reva og norskproduserte Buddy. I Norge har man også egne regler for veterankjøretøy, som legger til rette for slike kjøretøy som hobby. Veterankjøretøy, dvs. kjøretøy som er 30 år eller eldre, har redusert årsavgift og fast lav engangsvgift uavhengig av egenvekt, motoreffekt og slagvolum.

Dersom en privatperson eller et firma ønsker å importere en utenlandsk bil som er nyere enn 30 år, er denne mulig å få teknisk godkjent i dag så fremt bi-

len er i original utførelse og har vært registrert i USA eller EU/EØS. I henhold til kjøretøysforskriften § 1-15 er en del biler unntatt fra forskriften, og begrunnelsen for dette var i utgangspunktet at biler som oppfylte kravene til godkjenning i USA, også skulle godkjennes i Norge. Unntaksbestemmelsen som kom på plass 1. juli 2004, har dessverre siden den gang blitt betydelig innskjerpet. § 1-15 vil sannsynligvis ikke fortsette å gjelde fra den dato godkjenningsdirektiv 2007/46/EF trer i kraft i Norge.

Det finnes altså egne regler for entusiaster med elbil og veterankjøretøy, og til en viss grad også for personer som importerer og godkjenner bil etter § 1-15. En viktig gruppe entusiaster er imidlertid utelatt, nemlig de som vil bygge sitt eget kjøretøy fra bunnen av eller de som foretar vesentlig ombygging av et eksisterende kjøretøy. Disse opplever at det stadig blir vanskeligere å ha kjøretøy som hobby, fordi det er vanskelig og ofte umulig å få godkjent dem til tross for at objektive tekniske krav knyttet til bremses og lignende er oppfylt. Mange mennesker føler at de får forskjellig behandling avhengig av hvilken trafikkstasjon de bruker, og at noen i systemet nærmest leter etter paragrafer som kan brukes for å forhindre godkjenning, og således hindre entusiastene i å utøve sin hobby.

I andre land er forholdene lagt bedre til rette for å ha kjøretøy som hobby. Storbritannia har spesielle regler for biler som det produseres under 100 av i året, og dette er en forutsetning for det store antallet produsenter av skreddersydde biler som bygges på bestilling. Disse bilene klassifiseres som «Very low volume (VLV) vehicle», og godkjennes i likhet med amatørbygde kjøretøy, ombygde eldre kjøretøy, importerte hengere, ambulanser, pansrede biler osv., etter «The Single Vehicle Approval Scheme». Avhengig av bl.a. når kjøretøyet er bygd (1991 og nyere), blir kjøretøyet vurdert («Enhanced Single Vehicle

Approval (ESVA)» etter følgende 10 kriterier: Setebeltefester, rattsystem, støy, utslipp, bremses, installasjon av sikkerhetsbelte, CO<sub>2</sub>-forbruk, antityverisystemer, beskyttelse mot frontkollisjon og beskyttelse mot sidekollisjon. Storbritannia har et tilsvarende system for motorsykler.

Sverige har siden 1983 hatt en egen ordning der amatørbygde og ombygde kjøretøy besiktes av Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation (SFRO), og godkjennes etter egne regler i henhold til en av 3 kategorier: 1. Endret kjøretøy (Ändrat/oppbyggt fordon), 2. Ombygget kjøretøy (Ombyggt fordon), eller 3. Amatørbygd kjøretøy (Amatörbyggt fordon). Reglene er slik at en bil vil regnes som amatørbygd hvis man for eksempel plasserer en midtmontert motor i bil som tidligere hadde motor foran, mens bilen vil regnes som ombygd dersom man for eksempel endrer fra forhjulsdriфт til bakhjulsdriфт. For ombygde og amatørbygde kjøretøy er det blant annet krav om at motoreffekten ikke er økt med mer enn 20 pst. og vridningsmoment med maks 10 pst., eller alternativt at antall hestekrefter ikke overstiger 15kW per 100 kg bil, dvs. rundt 200 hk for en lett bil på 1 000 kg. Dersom et eksisterende kjøretøy registreres som amatørbygd kjøretøy, vil årsmodellen endres til året den besiktes av SFRO. Kjøretøy som har blitt besikket av SFRO, må fortsatt godkjennes av Svensk Bilprovning AB før registrering.

Reglene i Storbritannia og Sverige gjør det mulig ikke bare for personer å ha kjøretøy som hobby, men det gjør det også mulig for entusiaster å bygge sitt eget kjøretøy, opprette nye bilmerker, og derved bidra til utviklingen av næringslivet. Dette skaper arbeidsplasser og genererer penger til staten i form av merverdiavgift og skatte kroner. Forslagsstillerne mener den svenske ordningen er et godt utgangspunkt for hvordan dette kan gjøres i Norge, og mener at man vil kunne gi Norsk Forening for Spesielle og Ombygde Kjøretøyer (NFSOK) samme rolle som det Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation (SFRO) har i Sverige.

Forslagsstillerne har vært innom en rekke enkeltsaker der bilentusiaster har fått urettferdig behandling av godkjenningsmyndighetene, og man vil her gå igjennom noen av disse sakene.

### **Heving av Jeep 1986-modell som ble forhåndsgodkjent i 2007, men som nå etter ferdigstillelse fikk avslag**

Medforslagsstiller til dette representantforslaget, Ingebjørg Godskesen, tok opp en konkret sak i skriftlig spørsmål Dokument 15:511 (2009–2010), der en privatperson hadde satt i gang en totalombygging av en Jeep 1986-modell i 2007, inklusive ny motor, hevefjærer, større hjul og nye utvekslinger. Vedkommende kontaktet trafikkstasjonen i 2007, før det omfattende arbeidet på bilen startet, og fikk beskjed om

at en slik ombygging ville være i tråd med regelverket. Vedkommende har imidlertid nå, når bilen er ferdig ombygd, fått avslag på godkjenning knyttet til hevesettet og antall fjærblader bak, og dette begrunnes med innskjerping av kjøretøysforskrift og praksis etter 2007. Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa svarte på dette skriftlige spørsmålet 27. januar 2010, og i svaret kom det frem at statsråden mener at hensynet til bilentusiasten må:

«langt på veg stå tilbake for hensynet til medtrafikantene i den utstrekning oppfyllelse av de ordinære kravene som blir stilt til kjøretøyet ikke kan dokumenteres.»

Statsråden mente videre at det ikke bør prioriteres å få på plass en egen ordning for amatørbygde kjøretøy:

«En utredning og innføring av en egen ordning for amatørbygde kjøretøy vil gå på bekostning av andre oppgaver som ligger til Vegdirektoratet. Med tanke på at en egen ordning for godkjenning av amatørbygde biler vil rette seg mot et svært begrenset antall brukere, vil jeg per i dag ikke prioritere en nærmere utredning av dette, som vil kunne gå på bekostning av mer presserende trafikkikkerhets- og miljørelaterte oppgaver som det jobbes med på kjøretøyområdet.»

### **Yrkessjåfører straffes for å flytte frem vegg i varebil**

I skriftlig spørsmål Dokument 15:191 (2009–2010) tok stortingsrepresentant Bård Hoksrud opp et spørsmål knyttet til at mange varebileiere og varebil-sjåfører flytter fremveggen lenger bakover i bilen for å få bedre plass i fører- og passasjeret, og derved også et bedre arbeidsmiljø bak rattet, men at dette er ulovlig slik at man i en del varebiler må være liten av vekst for å kunne være yrkessjåfør. Tollvesenet og Statens vegvesen kontrollerte i september 2009 30 biler, og fremveggen var flyttet bakover i samtlige av bilene. Straffen for dem som blir tatt, er at de må betale avgiften det koster å gjøre varebilen om til personbil, dvs. i størrelsesorden 50 000 til 300 000 kroner. De særnorske varebilreglene og «statskassen» gjør at Norge har helt andre regler for varebiler enn andre europeiske land, og gjør blant annet at man i Norge ikke kan kjøpe miljøvennlige minivarebiler av den typen som er vanlig i EU-landene. I sitt svar av 19. november 2009 begrunnet finansminister Sigbjørn Johnsen dette med at det er en stor forskjell i engangsavgiften mellom varebiler og personbiler, og at dette gjør det attraktivt for privatpersoner å anskaffe varebiler til privatkjøringen. Forslagsstillerne vil påpeke at flytting av fremveggen i varebiler ikke medfører flere sitteplasser, og at denne begrunnelsen derfor er urimelig.

### **Små, miljøvennlige varebiler godkjennes ikke i Norge**

Storingsrepresentant Bård Hoksrud tok dessuten i skriftlig spørsmål Dokument 15:1209 (2008–2009) til orde for en harmonisering av regelverket overfor EU, slik at små, miljøvennlige varebiler kan godkjennes for bruk i Norge uten å måtte registreres som personbiler. Foranledningen var at Posten-Bring skulle kjøpe inn 5 000 biler, og ønsket å kjøpe varebiler som slipper ut lite CO<sub>2</sub>, f.eks. Peugeot Bipper med 119 g CO<sub>2</sub> pr. km, men som på grunn av dagens regelverk for varebiler ble langt dyrere enn en mer forurensende bil. Finansminister Kristin Halvorsen svarte 19. mai 2009 at Finansdepartementet har

«bedt Toll- og avgiftsdirektoratet om å vurdere gjeldende varebildefinisjon, og eventuelt fremme forslag til endringer. Departementet har nylig mottatt direktoratets tilbakemelding og vil vurdere denne frem mot framleggelsen av forslag til statsbudsjettet for 2010.»

Dette ble dessverre ikke fulgt opp av den rød-grønne regjeringen.

### **Bruktimport av hybridbiler fra USA straffes hardt**

Storingsrepresentant Bård Hoksrud tok i skriftlig spørsmål Dokument 15:530 (2008–2009) opp problemstillingen knyttet til at det ved brukimport fra USA beregnes engangsavgift på bakgrunn av slagvolum istedenfor CO<sub>2</sub>-utslipp, og dette fører til at brukimporterte miljøvennlige hybridbiler blir vesentlig dyrere enn tilsvarende brukte hybridbiler importert fra EU. Daværende finansminister Kristin Halvorsen svarte på dette skriftlige spørsmålet 22. januar 2009, og i svaret sto det blant annet følgende:

«Prinsipielt bør så mange kjøretøy som mulig avgiftsberegnes på bakgrunn av utslipp av CO<sub>2</sub>. På denne bakgrunn, og på grunn av de nye opplysningene i saken, har Finansdepartementet bedt Toll- og avgiftsdirektoratet vurdere tiltak som gjør det mulig å benytte CO<sub>2</sub>-utslipp også for kjøretøy uten europeiske utslippsdata. Finansdepartementet vil vurdere dette nærmere når Toll- og avgiftsdirektoratets tilbakemelding foreligger.»

### **Vanskelig å registrere amerikanske lastebiler i Norge**

Storingsrepresentant Bård Hoksrud påpekte i skriftlig spørsmål Dokument 15:553 (2008–2009) at de som prøver å registrere amerikanske lastebiler i Norge, blir møtt med krav om fabrikkpapirer på at bilene oppfyller diverse EU-direktiver knyttet til utslipp, selv i de situasjoner der lastebilen kommer med fabrikkpapirer som dokumenterer at de oppfyller de strenge utslippskravene i California. EU-land som Tyskland, Frankrike, Nederland og Storbritannia ak-

septerer derimot at den europeiske importøren lager egne papirer på at lastebilen tilfredsstillende europeiske krav. Lastebilen må i tillegg også der selvsagt endres slik at den består teknisk kontroll, og dette gjelder for eksempel endring av lys, skjermer, fartssperre, ferds-skriver osv. Storingsrepresentant Bård Hoksrud tok til orde for at Norge skulle følge samme praksis som andre europeiske land når det gjelder registrering av amerikanske lastebiler. Daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete svarte på skriftlig spørsmål Dokument 15:553 (2008–2009) 28. januar 2009, og det i kom i svaret frem at det kunne bli endringer på området:

«Jeg vil også orientere om at fra 29. april i år vil et nytt direktiv, 2007/46/EF for godkjenning av biler og tilhengere til biler, tre i kraft i EØS-området. Direktivet legger nye rammer for enkeltgodkjenning og typegodkjenning, og legger i stor grad opp til en totalharmonisering av kravene på begge områder. I denne forbindelse pågår det, i regi av Europakommisjonen, en gjennomgang av kravene for enkeltgodkjenning av personbiler og varebiler med henblikk på å utarbeide en liste over alternative krav som det enkelte land kan tillate ved enkeltgodkjenning. I dette arbeidet blir det blant annet vurdert hvorvidt og i hvilken grad det skal tillates USA-krav. Det vurderes å foreta en tilsvarende gjennomgang av kravene til tunge kjøretøy. Statens vegvesen følger dette arbeidet og avventer resultatet før det tas stilling til om alternative, ikke-europeiske krav skal kunne benyttes for lastebiler, og i tilfelle på hvilke områder slike krav skal gjelde.»

Forslagsstillerne er ikke kjent med hvor langt man har kommet i denne prosessen.

### **Trafikkstasjon vil ikke godkjenne Cadillac Escalade som begravellesbil**

Storingsrepresentant Bård Hoksrud tok i skriftlig spørsmål Dokument 15:1304 (2008–2009) opp en sak der Autostrada i Skien i over ett år forsøkte å få registrert en Cadillac Escalade som begravellesbil. Bilen ble ikke registrert, til tross for at det i desember 2008 ble fremlagt en teknisk rapport med tilhørende utvidet TUV-dokument på denne bilen fra TUV Hessen i Darmstadt, som dokumenterer alle de punktene som kreves dokumentert.

### **Oppsummering**

Forslagsstillerne vil legge til rette for at bilentusiaster skal kunne utøve sin hobby på en god måte, så lenge sikkerhet og miljø ivaretas på betryggende vis. Enkeltsakene forslagsstillerne har tatt opp med statsråden, viser at det er et behov for opprydding, og et behov for å få på plass en nasjonal godkjenningsordning og et eget regelverk for både amatørbygde og sterkt ombygde kjøretøy. Problematikken knyttet til godkjenning av blant annet lastebiler fra USA viser også at det er behov for mer fleksible ordninger.

**Forslag**

Forslagsstillerne vil på denne bakgrunn fremme følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en egen ordning for registrering av ombygde og amatørbygde kjøretøy, både MC og bil, etter modell av tilsvarende ordning i Sverige.

17. mars 2010