



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Politiets Fellestjenester

Att: Andre Laskerud

Deres ref

Vår ref

Dato

16/678-

01.09.2016

Klage på vedtak om dispensasjon fra krav til godkjenning av frontbøyle

Vi viser til klage datert 11. februar 2016 på Vegdirektoratets vedtak av 21. januar 2016.

I vedtaket ble søknad om dispensasjon for bruk av ikke-typegodkjent frontbøyle beregnet for montering av ekstra fjernlyslykter, avslått. Vegdirektoratet har ikke funnet grunn til å omgjøre sitt vedtak, og saken ble derfor oversendt Samferdselsdepartementet for endelig behandling ved brev av 18. mars og 28. april 2016. Klagen er rettidig fremsatt.

Departementet vil i det følgende oppsummere sakens bakgrunn og foreta en vurdering av sakens faktiske og rettslige sider.

Vi beklager lang saksbehandlingstid.

Sakens bakgrunn

Ved henvendelse av 9. desember 2015 og 19. januar 2016 søkte dere om dispensasjon for bruk av frontbøyle av fabrikat QPAK av type X-rack, som ikke er typegodkjent for bruk på andre kjøretøygrupper enn M2 og N2.

Bakgrunnen for søknaden er at eksisterende typegodkjente frontbøyle egner seg dårlig for deres seneste anskaffelse, kjøretøy av modellen Mercedes Benz Vito. Bakkeklaringen på denne modellen er lav og reduseres ytterligere ved bruk av eksisterende frontbøyle, som blant annet vanskeliggjør forsering av fortauskanter. Den omsøkte bøylene har videre en utforming som sørger for god integrering og beskyttelse av kjøretøyets ekstra fjernlys, som er kostbare i innkjøp. Bøylens utforming sikrer også bedre beskyttelse mot påregnelige påkjørsler.

I Vegdirektoratets vedtak av 21. januar 2016 ble søknaden avslått.

Direktoratet viser til at det er lagt ned mye innsats i teknologisk forskning på å utvikle frontseksjonen på kjøretøy slik at de blir mest mulig skånsomme i forbindelse med påkjørsel av myke trafikanter. Av trafikkmessige årsaker vil det derfor virke mot sin hensikt å montere en frontbøyle som ikke er typegodkjent for kjøretøyet.

Vedtaket ble påklaget ved henvendelse av 11. februar 2016.

I klagen viser dere til de rettslige grunnlagene å gjøre dispensasjon etter direktiv 2007/46/EF ("typegodkjenningsdirektivet"), forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil ("bilforskriften") og forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy mv ("kjøretøyforskriften"). Dere viser til at den aktuelle frontbøylene tidligere har vært godkjent for bruk på den aktuelle kjøretøygruppen, noe som ble endret ved direktiv 2005/66/EF om bruk av frontvern på motorvogner. Som tillegg til argumentasjonen i søknaden viser dere til at den eksisterende, typegodkjente, frontbøylene bygger 7 cm under støtfanger foran på kjøretøyene. Dette innebærer at frontbøylene treffer bakken ved hver fartsdump, fortau eller nedkjørsel til politiets garasjer. Det at bøylen utforming sikrer bedre beskyttelse mot påregnelige påkjørsler vil i større grad ivareta politiets sikkerhet og hindre skader på kjøretøyetets front og ekstralys. Løsningen vil derfor være mer økonomisk gunstig enn den eksisterende.

Ved Vegdirektoratets brev av 18. mars og 28. april 2016 ble avslaget opprettholdt og klagen oversendt Samferdselsdepartementet for videre behandling. Utover direktoratets redegjørelse i vedtak av 29. januar 2016, vises det til følgende begrunnelse for opprettholdelsen:

Bilenes frontparti er utformet for å redusere sannsynligheten for alvorlig skade og død ved påkjørsel av fotgjengere. Ved montering av den aktuelle frontbøylene vil denne effekten reduseres betraktelig. Dette er bakgrunnen for hovedregelen om at frontbøylene skal oppfylle kravene i forordning 78/2009 jf. direktiv 2007/46/EF. EØS-retten tillater ikke unntak fra nevnte hovedregel i denne saken. Direktivets artikkel 2 nr. 3 gir, etter direktoratets vurdering, ikke unntak for ordinære patruljebiler som ikke er særskilt utstyrt for tyngre politioppgaver av mer alvorlig art. Etter direktoratets vurdering kan det heller ikke gis unntak etter bilforskriften § 9 eller 22. Videre kan politiets behov etter direktoratets vurdering ivaretas i tilstrekkelig grad ved bruk av en typegodkjent frontbøylene. Vegdirektoratet legger videre vekt på at det i denne sammenheng søkes om unntak for en god del kjøretøy, og ikke et fåtall.

Departementets vurdering

Godkjenning av kjøretøy registrert etter 15. september 2012 reguleres i utgangspunktet av bilforskriften, jf. forskriftens § 5 jf. § 24. Bilforskriften gjennomfører EUs typegodkjenningsdirektiv 2007/46/EF. Hovedregelen etter forskriftens § 5 jf. § 3 er at godkjenning skal følge de kravene som stilles i typegodkjenningsdirektivet, med mindre annet følger av forskriften.

Nevnte typegodkjenningsdirektiv er et såkalt *rammedirektiv* som utfylles med regelverk som følger som vedlegg til direktivet. Når det gjelder frontale beskyttelsessystemer reguleres dette av forordning (EF) nr. 78/2009, som er et slikt utfyllende regelverk. For at et frontvern skal være godkjent for den aktuelle kjøretøygruppen må det oppfylle kravene i forordningens vedlegg I og II, og være påført et typegodkjenningsmerke som viser at systemet er godkjent i henhold til disse, jf. artikkel 3 jf. 7.

Frontbøylen som ønskes påmontert i denne saken er etter forordningen kun typegodkjent for kjøretøy i gruppe M2 og N2, som det omsøkte kjøretøyet ikke faller innunder. Å ettermontere slikt utstyr på de aktuelle kjøretøyene er derfor i utgangspunktet ikke tillatt.

Spørsmålet blir derfor om det foreligger rettslig grunnlag for dispensasjon, slik at ettermontering av det omsøkte frontsystemet likevel kan tillates.

Av bilforskriftens § 5, 6 ledd følger det at kjøretøy som omfattes av unntaksreglene i typegodkjenningsdirektivet artikkel 2 nr. 3 ikke er påkrevd godkjent etter bilforskriftens, og dermed typegodkjenningsdirektivets, regler. For disse kjøretøyene gjelder i stedet kjøretøyforskriften, som for visse tekniske områder oppstiller noe mykere krav.

Etter dette må departementet først ta stilling til om de aktuelle kjøretøyene omfattes av unntaksregelen i typegodkjenningsdirektivets artikkel 2 nr. 3. Dersom dette er tilfellet vil reglene i kjøretøyforskriften legges til grunn for den videre vurdering.

Av den norske oversettelsen av direktivets artikkel 2 nr. 3 bokstav b (som her er relevant) følger det at:

"Typegodkjenning eller individuell godkjenning i henhold til dette direktiv er valgfritt for følgende kjøretøyer:

b) kjøretøyer konstruert og bygd for å brukes av (...) instanser som er ansvarlige for å ivareta offentlig orden (...).

Hvorvidt de aktuelle kjøretøyene omfattes av unntaket beror dermed på om de er å betrakte som *"konstruert og bygd"* for å brukes av politiet. De aktuelle kjøretøyene er etter det opplyste bestilt som ordinære kjøretøy, for så å bli bygget om og tilleggsutrustet på et verksted tilknyttet importøren.

Vegdirektoratet har vurdert hva som ligger i dette vilkåret og kommet frem til at ordlyden tilsier at det skal en del til før vilkåret er oppfylt. Departementet er av den oppfatning at så lenge kjøretøyene faktisk blir bygget om og tilleggsutrustet for bruk av politiet, omfattes de av av ordlyden. Ordlyden *"konstruert"* er etter vår oppfatning ikke ensbetydende med å være konstruert fra bunnen av produsent. En slik streng fortolkning burde etter vår oppfatning vært foranlediget av en strengere ordlyd, hvor dette fremgikk eksplisitt. Etter vår oppfatning er en slik forståelse heller ikke naturlig i lys av den påfølgende ordlyden *"instanser som er*

ansvarlige for å ivareta offentlig orden", som klart ikke bare favner om spesialstyrker eller liknende. Det er bare for slike spesielle instanser at det vil være aktuelt å bestille kjøretøy som fra bunnen av er bygget etter egne krav.

Etter dette er vår oppfatning at de aktuelle kjøretøyene omfattes av unntaket i typegodkjenningsdirektivets artikkel 2 nr. 3 b. I den videre vurdering legger departementet derfor kjøretøyforskriften til grunn.

Kravene til frontvern reguleres i kjøretøyforskriften § 14-3. Bestemmelsen viser til kravene i direktiv 2005/66/EF, som er forløperen til tidligere nevnte forordning 78/2009. Kravnivået hva gjelder denne type frontvern er det samme for begge rettsaktene. Å ettermontere slikt utstyr på de aktuelle kjøretøyene er derfor i utgangspunktet heller ikke tillatt etter kjøretøyforskriften.

Spørsmålet blir derfor om det foreligger grunnlag for å gjøre unntak etter den generelle dispensasjonshjemmel i kjøretøyforskriften § 1-11.

Bestemmelsen lyder:

"Vegdirektoratet kan gjøre generelle unntak eller unntak i enkelttilfelle fra denne forskrift. (..)"

Bestemmelsen må tolkes i lys av Norges EØS-rettslige forpliktelser, jf. § 1-11 nr. 3 jf. EØS-loven § 2, som innebærer at det ikke kan dispenseres dersom dette vil være i strid med EØS-rettslig regelverk. Departementet har allerede fastslått at typegodkjenningsdirektivet har unntaksregler for politiet. En dispensasjon i denne saken vil dermed ikke være i strid med EØS-rettslig regler.

Når dette er fastslått må det foretas en konkret helhetsvurdering av hensynene som taler for og imot dispensasjon, jf. vilkåret "*kan*". Vi bemerker at det i utgangspunktet oppstilles en høy terskel for innvilgelse for å hindre uthuling av regelverket.

I motsetning til Vegdirektoratet finner departementet, etter en helhetsvurdering av sakens omstendigheter, å kunne gjøre unntak fra kjøretøyforskriften § 14-3 slik at dispensasjon innvilges.

Departementet anser politiets behov som en kurant begrunnelse, og ser ingen spesielle grunner for å ikke innvilge dispensasjon når EØS-regelverket først åpner for nasjonal valgfrihet ved godkjenning av politiets kjøretøy. Hertil kommer det at departementet ikke kan se at en dispensasjon vil få større trafiksikkerhetsmessige konsekvenser. Statens pensjonskasse, som håndterer oppfølging av personskader ved påkjørsler der politiet er involvert, opplyser at politiets patruljebiler ytterst sjeldent er involvert i påkjørsler av myke trafikanter. Som vist til tidligere er kravene til frontvern utformet nettopp av hensyn til beskyttelse av myke trafikanter ved påkjørsel. Når politiets patruljebiler sjeldent/aldri er involvert i slike ulykker, kan ikke departementet se at dette hensynet blir skadelidende ved en dispensasjon i saken her.

Vedtak

Med hjemmel i lov av 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker § 34 siste ledd treffes herved nytt vedtak, som omgjør Vegdirektoratets vedtak av 8. april 2011.

Samferdselsdepartementet gir dispensasjon fra kjøretøyforskriften § 14-3 slik at Politiets Fellestjenester kan montere frontbøyler av fabrikat QPAX, type x-rack på sine kjøretøy, type Mercedes Benz Vito.

Departementets vedtak er endelig og kan ikke påklages, jf. forvaltningsloven § 28 tredje ledd.

Med hilsen

Anne Berit Stavseth (e.f.)
underdirektør

Maria Therese Halvorsen
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.

Kopi til:
Vegdirektoratet