



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/1023-3

29. april 2022

Representantforslag 224 S (2021-22) fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen, Frank Edvard Sve, Hans Andreas Limi og Marius Arion Nilsen om bedre rammebetingelser for veterankjøretøy

Jeg viser til Stortingets brev av 8. april 2022, med forespørsel om Samferdselsdepartementets vurdering av ovennevnte representantforslag om å bedre rammebetingelser for veterankjøretøy. Det er i oversendelsen opplyst at spørsmål nr. 1 ikke skal besvares.

Representantene fremmer følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen endre årsgrensen for veterankjøretøy fra 30 til 20 år med fritak for omregistreringsavgift og trafikkforsikringsavgift (Avvist)
2. Stortinget ber regjeringen innføre en garanti for at etanolfri bensin (98 oktan E0) skal være tilgjengelig i hele landet.
3. Stortinget ber regjeringen inkludere alle kjøretøy i 50-årsregelen for EU-kontroll, slik Sverige har gjennomført.

Til forslag nr. 2 vil jeg innledningsvis vise til tidligere spørsmål om sikringskvalitet (98 oktan E0) for bensin, og mitt svar av 12. november 2021 til stortingsrepresentant Morten Stordalen.

Spørsmålet om etanolfri bensin har vært nært knyttet til spørsmålet om å ta i bruk E10, bensin med innblanding av 10 % etanol. Etter Stortingets behandling av regjeringens forslag om ikke å innføre krav om E10, synes behovet for å gi regler om sikringskvalitet med lavere etanolinnhold, for å ivareta hensynet til eldre kjøretøy/motorer å være redusert.

Dagens krav i produktforskriften kap. 3 til omsetning av drivstoff til veigående bensinkjøretøy per år, er at minimum 4,0 volumprosent av totalt omsatt mengde drivstoff til veigående bensinkjøretøy per år, skal bestå av biodrivstoff. Kravene kan oppfylles av den enkelte omsetter eller av flere omsettere samlet. Kravet kan altså oppfylles ved at flere omsettere samlet sett sørger for minimum 4 volumprosent av totalt salg til veigående bensindrevne kjøretøy.

Jeg vil anta at tilbudet av 98 oktan E0 ikke bare er begrenset på grunn av omsetningskravet, men også på grunn av liten etterspørsel. Hvis det ikke er markedsmessig grunnlag for en drivstoffkvalitet, vil det heller ikke tilbys av forhandlere. Jeg ser på dette grunnlag at det vil være krevende for regjeringen å innføre en garanti for at 98 oktan E0 skal være tilgjengelig i hele landet. Men som jeg nevnte i mitt svar av 12. november 2021, er jeg imidlertid også oppmerksom på at interesseorganisasjoner og entusiastmiljøer er bekymret for fremtidig leveringssikkerhet for 98 oktan E0. Jeg har merket meg innspillene jeg allerede har fått på dette, og vil ta disse med meg i det videre arbeidet i forbindelse med oppfølging av veteranbilpunktet i regjeringsplattformen.

Til forslag nr. 2 viser jeg til direktiv 2014/45/EU som Norge er bundet av gjennom EØS-avtalen, og som har en streng regulering av EU-kontroll. I denne forbindelse er det viktig å vise til at Norges og EUs målsetning om at det ikke skal være noen dødsulykker i vegtrafikken, også er det overordnede målet EU-kontroll av kjøretøy skal bidra til å nå, jf. direktivets fortale, avsnitt 1. Jeg forstår direktivets artikkel 2 nr. 2 slik at medlemsstatenes adgang til å gjøre unntak fra kravet om EU-kontroll - av trafiksikkerhetshensyn – er begrenset til kjøretøy som i all hovedsak er svært sjeldent i bruk. Jeg legger til grunn at formålet bak en slik begrensning er at man i størst mulig grad skal sikre at kjøretøy som ikke skal følges opp i kontrollregimet, bare benyttes på offentlig veg i begrenset grad og dermed også utgjør minst mulig risiko.

Gjeldende regulering i kjøretøyforskriften § 1-9, som unntar «bevaringsverdige kjøretøy» fra EU-kontroll, sammenfaller langt på vei med definisjonen av direktivets definisjon av «vehicles of historical interest». Bestemmelsen stiller krav om bruksbegrensning og at kjøretøyet skal være i tilnærmet original stand. Dette setter rammer for hvilke kjøretøy som kan unntas fra EU-kontroll og i større grad sikrer at slike kjøretøy utgjør minst mulig risiko enn hva et unntak alene basert på kjøretøyets alder vil gjøre. Jeg mener denne bestemmelsen i tilstrekkelig grad ivaretar hensynene som begrunner unntak uten at dette går på bekostning av trafiksikkerheten.

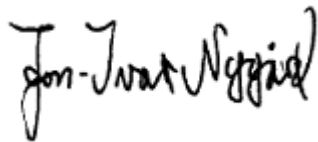
Representantforslaget innebærer, slik jeg forstår det, et unntak kun basert på et aldersskille uten særskilte krav om bruksbegrensning. Kjøretøy med alder over 50 år tilsier imidlertid ikke automatisk begrenset bruk. Dersom det eneste kriteriet skulle være alder, vil det også kunne ha den konsekvens at ombygde kjøretøy likestilles med kjøretøy i original utførelse. Ombygging vil da kunne bidra til forlenget bruk av kjøretøyene, eksempelvis ved å bytte til nyere motorteknologi. Jeg mener det er viktig å sikre at slike kjøretøy fremdeles holdes i god

teknisk og trafikksikker stand. Fatale ulykker med veterankjøretøy har synliggjort dette behovet.

I denne sammenheng ønsker jeg å vise til innhentet uttalelse fra vår fagetat, Statens vegvesen. Deres vurdering er at det også for kjøretøy over 50 år kan være mye brukspotensiale igjen, som nødvendigvis ikke vil begrense seg til sjelden eller begrenset bruk. De opplyser videre at et fritak fra EU-kontroll for kjøretøy over 50 år, uten ytterligere krav om bruksbegrensning, også kan bidra til at eldre kjøretøy oppleves mer attraktive som «billig» bruksbil/ ungdomsbil, noe de ikke ønsker å legge til rette for. Statens vegvesens tilrådning er derfor at det ikke bør gjøres et generelt unntak fra periodisk kontroll for alle kjøretøy over 50 år. Jeg slutter meg til dette.

Samlet sett er det sannsynlig at endringen som foreslås vil gi uheldige konsekvenser for trafikksikkerheten og dermed være i strid med nullvisjonen. Det er derfor et tiltak jeg mener ikke bør gjennomføres.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style.

Jon-Ivar Nygård

Kopi
Statens vegvesen