

Derfor tar LMK feil

LMK feilinformerer og forsøker å berolige kjøretøyhobbyen med at følgende paragraf vil hjelpe oss:

Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council of 18 September 2000 on end-of life vehicles –

(10) Vintage vehicles, meaning historic vehicles or vehicles of value to collectors or intended for museums, kept in a proper and environmentally sound manner, either ready for use or stripped into parts, are not covered by the definition of waste laid down by Directive 75/442/EEC and do not fall within the scope of this Directive.

Sakens fakta er at overstående paragraf nå foreslås endret, går ut, og erstattes av følgende:

Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on circularity requirements for vehicle design and on management of end-of-life vehicles, amending Regulations (EU) 2018/858 and 2019/1020 and repealing Directives 2000/53/EC and 2005/64/EC

Article 3

Definitions

2. In addition to the definitions referred to in paragraph 1, the following definitions shall apply:

(d) 'vehicle of historical interest', 'roadworthiness test' and 'roadworthiness certificate' laid down in Article 3, points (7), (9) and (12), of Directive 2014/45/EU;

Det henvises her til Direktiv 2014/45/EU, Artikkel 3, punkt 7, 9 og 12. Denne blir da gjeldende og sier følgende om hva som skal kunne defineres som et historisk kjøretøy i fremtiden:

Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC Text with EEA relevance

(7) 'vehicle of historical interest' means any vehicle which is considered to be historical by the Member State of registration or one of its appointed authorising bodies and which fulfils all the following conditions:

- **it was manufactured or registered for the first time at least 30 years ago;**
- **its specific type, as defined in the relevant Union or national law, is no longer in production;**
- **it is historically preserved and maintained in its original state and has not undergone substantial changes in the technical characteristics of its main components;**

(9) 'roadworthiness test' means an inspection in accordance with Annex I designed to ensure that a vehicle is safe to be used on public roads and that it complies with required and mandatory safety and environmental characteristics;

(12) 'roadworthiness certificate' means a roadworthiness test report issued by the competent authority or a testing centre containing the result of the roadworthiness test;

Vi vil med det nye forslaget jf. punkt 7 få en situasjon der det kun er kjøretøy som etter norsk lov tilfredsstiller de føringer som fremgår av kjøretøyforskriften § 1-9 Bevaringsverdige kjøretøy samt merknadene til Kap. 1, som vil kunne aksepteres og ansees å tilfredsstille de nye kravene fra EU.

Nedenfor følger utdrag fra Kjøretøyforskriften som omhandler bevaringsverdige kjøretøy (vår utheving):

§ 1-9. Bevaringsverdige kjøretøy

1. Bestemmelsene i denne paragraf gjelder for:
 - kjøretøy som tidligere ikke har vært registrert i Norge,
 - kjøretøy som er ordinært registrert i Norge, og som ønskes tilbakebygd til original utførelse,
 - kjøretøy som er registrert på unntaksbestemmelsene for bevaringsverdig motorvogn, men som etter gjeldende bestemmelser kunne vært ordinært registrert,
 - kjøretøy som tidligere har vært registrert på forsvaret.
2. **Med original utførelse menes den utførelse kjøretøyet hadde fra fabrikantens side, med eventuelle endringer som på det tidspunkt var nødvendig for registrering i Norge, samt eventuelle endringer som følge av tekniske bestemmelser som er gjort tilbakevirkende.**

Tilnærmet original utførelse vil videre si at kjøretøyet ikke med hensikt skal være vesentlig endret, hverken teknisk eller utseendemessig utvendig eller innvendig, uansett om hensikten har vært å følge en mote eller å gjøre kjøretøyet mer trafiksikkert. Unntatt herfra er tidstypiske modifikasjoner og ombygninger for spesielle formål der det kan dokumenteres at disse ble foretatt og godkjent i den periode da kjøretøyet var i vanlig bruk.

Dette betyr at kjøretøy som ikke er historisk bevart og/eller vedlikeholdt i sin opprinnelige form, eller som har gjennomgått det vi i dag anser som normale ombygginger, ikke vil ansees som et kjøretøy av historisk interesse i Norge.

Slike kjøretøy vil derfor være svært utsatt dersom de foreslåtte reglene blir vedtatt, da de står i stor fare for å falle inn under definisjonen ELV (End of Life Vehicle) i betydningen skrot.

Dette vil spesielt være gjeldende i situasjoner der et slikt kjøretøy er avregistrert av bileier, eller blir avregistrert av Statens vegvesen, samt i forbindelse med eventuell eksport. Konsekvensen vil være myndighetskrav om skroting ved avskiltning eller overdragelse av kjøretøyet med dagbøter. Delebiler vil være en saga blott.

Kilder

Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council of 18 September 2000 on end-of life vehicles

Link: [EUR-Lex - 32000L0053 - EN \(europa.eu\)](#)

Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on circularity requirements for vehicle design and on management of end-of-life vehicles

Link: [EUR-Lex - 52023PC0451 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC Text with EEA relevance

Link: [EUR-Lex - 32014L0045 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Kjøretøyforskriften

Link: [Forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr \(kjøretøyforskriften\) - Kap. 1. Generelle bestemmelser - Lovdata](#)