



STORTINGET

Representantforslag 126 S

(2023–2024)

fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen,
Hans Andreas Limi, Bård Hoksrud og Marius Arion Nilsen

Dokument 8:126 S (2023–2024)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Hans Andreas Limi, Bård Hoksrud og Marius Arion Nilsen om bedre rammebetingelser for veteran- og entusiastkjøretøy

Til Stortinget

Bakgrunn

Rammebetingelser for veteran- og entusiastkjøretøy er omtalt i regjeringens politiske plattform, der det står at regjeringen vil

«[s]ikre interessene til veterankjøretøy ved utforming av kjøretøyteknisk regelverk og annen regulering av kjøretøyparken.»

Forslagsstillerne mener dette er et godt utgangspunkt og vil med dette forslaget bidra til at programformuleringen fylles med innhold. Kjøretøy eldre enn 30 år regnes i dag som veterankjøretøy i kjøretøy- og avgiftsregelverket. Forslagsstillerne mener det er viktig at definisjonen av et veterankjøretøy godt reflekterer når et kjøretøy går fra å være et daglig transportmiddel til å bli et entusiastkjøretøy som brukes i hobby- og fritidsøyemed. Det må også være et enkelt kjøretøyregelverk som fremmer kjøretøyinteresse og denne viktige delen av norsk kulturhistorie. Nå nærmer det seg den tiden av året når folk henter frem entusiastkjøretøy. Det er en politisk oppgave å sørge for et enkelt og praktisk regelverk som gjør at flere får anledning til å ta del i kjøretøykulturen og bidra til et mangfold på veiene.

Endre årsgrensen for veterankjøretøy fra 30 til 20 år

Forslagsstillerne mener at årsgrensen for veteranstatus på kjøretøy bør reflektere tidspunktet for når et kjøretøy er ferdig som daglig transportmiddel og går inn i en ny fase. Årsgrensen er i dag 30 år, men med en gjennomsnittlig levealder på kjøretøy på 19,2 år, vil en årsgrense på 20 år for veteranstatus være bedre i samsvar med når kjøretøy i praksis går over til å bli entusiastkjøretøy. Med en stadig økende andel elbiler på norske veier ser man særlig at bensinbiler går fra å være nyttekjøretøy til hobbykjøretøy langt tidligere enn før. Da Framskrittspartiet satt i regjering ble det innført fritak for engangsvavgift ved import av kjøretøy mellom 20 og 30 år, etter at først importavgiften for kjøretøy over 30 år ble avvirket. Forslagsstillerne mener at tiden nå er inne for at slike kjøretøy gis veteranstatus og med dette også fritas for omregistreringsavgift og trafikksikringsavgift.

Garanti for etanolfri bensin

Innblanding av etanol i bensin skaper vanskeligheter for eldre kjøretøy og annet motorisert utstyr som ikke er bygd for alternativt drivstoff. Motorene er ikke bygd for etanol, og bruk av dette tærer på både slanger og pakninger, noe som kan gi lekkasjer og fare for brann. Når det gjelder fritidsbåter, har organisasjonen Norboat frarådet bruk av etanolholdig bensin.

Tilgangen på etanolfri bensin (98 oktan E0) har inntil nylig vært en selvfølge hos de fleste energileverandørene. Slik er det dessverre ikke lenger. Mange energistasjoner tilbyr nå bare blandingsbensin, og innføringen av E10 som ny bensinstandard er en bristende forutsetning for bruken av mange eldre kjøretøy. E10 medfører også et praktisk problem som kan ha en beredskapsside, for den-

ne vinteren har man sett at pumper for E10 har frosset på kalde dager, og at det kun var mulig å fylle 98 oktan.

Innføringen av E10 som ny standardbensin gjennomføres av drivstoffbransjen, men skjer som følge av politiske krav og målsettinger. Forslagsstillerne mener staten må rydde opp i uheldige virkninger av egne vedtak når nå etanolfri bensin blir en mangelvare i deler av landet. Det må gis en garanti for at etanolfri bensin skal være tilgjengelig over hele landet, slik at folk kan ha mulighet til å bruke kjøretøyene sine.

Lovavdelingen i Justis- og beredskapsdepartementet har kommet frem til at det er Klima- og miljødepartementet som har hjemmelsgrunnlag for å innføre en bestemmelse om sikringskvalitet for bensin, 98 oktan (E0). Klima- og miljødepartementets hjemmel ligger i produktkontrollloven som forvaltes av Justis- og beredskapsdepartementet, men hjemmelen kunne med fordel vært tydeligere.

For å tydeliggjøre hjemmelsgrunnlaget i produktkontrollloven bør det i lovens formålsparagraf § 1 legges til et nytt formål om «å sikre tilgang til riktig drivstoff til forbrukere av beredskapshensyn.»

I tillegg bør det i lovens § 4, som gir forskriftshjemmel, føyes til:

«Når det finnes påkrevet for å sikre tilgjengelighet for riktig drivstoff til kjøretøy og motorredskaper m.m. i hele landet, kan Kongen treffe vedtak om:

- a. *At omsettere av flytende drivstoff til veitrafikk eller annen bruk skal sørge for tilgjengelighet av drivstoff med sikringskvalitet innenfor en gitt rekkevidde.»*

I produktforskriften som forvaltes av Miljødirektoratet under Klima- og miljødepartementet, kan en bestemmelse fastsettes slik:

Ny § 3-3 c Krav til sikringskvalitet skal lyde:

«§ 3-3 c Krav til sikringskvalitet

Omsetter av flytende drivstoff til veitrafikk skal sørge for at 98 oktan E0 gjøres tilgjengelig over hele landet innenfor en rekkevidde på 50 km.»

Endringen gjennomføres snarest og senest med virkning fra 1. januar 2025.

50-årsregelen skal inkludere alle kjøretøy

Det norske regelverket om EU-kontroll av kjøretøy fastsetter at kjøretøy registrert før 1960 ikke omfattes av ordningen. Opprinnelig manglet ordningen et dynamisk element, men dette ble innført i 2015 med etablering av fritak for kjøretøy over 50 år. Dessverre ble det ved innføringen etablert et mangelfullt virkeområde avgrenset til å gjelde såkalt «bevaringsverdige» kjøretøy

registrert på § 1-9 i kjøretøyforskriften. Sverige har inkludert *alle* kjøretøy ved innføring av tilsvarende fritaksordning for kjøretøy over 50 år. Andre land, som for eksempel England, har også en slik dynamisk regel.

Den etablerte norske regelen hensyntar ikke at bruken av veterankjøretøy er den samme uavhengig av hvilken bestemmelse som er brukt ved bilens registrering, og er i praksis ekskluderende. Det er ubegrunnet at like kjøretøy med tilsvarende bruksmønster skal behandles ulikt av myndighetene med henvisning til registreringsbestemmelse. Forslagsstillerne mener at denne forskjellsbehandlingen i regelverket bør opphøre.

Regelverk, avfall og sirkulærøkonomi for kjøretøy

I høringsnummer 2023/6853 lanserer Europakommisjonens en ny definisjon av «vehicle of historical interest» angitt i EU-direktiv 2014/45/EU artikkel 3 punkt 7. Konsekvensen, slik forslagsstillerne ser det, forutsatt at denne svært restriktive definisjonen blir lagt til grunn, er at titusenvis av norske entusiastkjøretøy potensielt vil stå i fare for å bli klassifisert som «End of Life Vehicles» (ELV) – eller «skrot» om man vil. Forslaget fra Europakommisjonen fritar langt ifra alle entusiast- og veterankjøretøy. Det tar utgangspunkt i at enkelte eldre kjøretøy er av interesse, og følgelig at andre derfor ikke vil være det. Medlemslandene definerer i dag nesten utelukkende historiske kjøretøy basert på kjøretøyenes alder. Kommisjonen foreslår at fritak for veterankjøretøy i forslaget skal begrenses til «vehicle of historic interest» definert i direktiv 2014/45/EU.

Norge anvender i dag «30-årsregelen» som definisjon på veterankjøretøy, som her foreslås endret til en «20-årsregel». Andre medlemsland bruker 20, 25, 35 og/eller 40 år. Noen land har en høyere aldersgrense for nyttekjøretøy enn for personbiler og motorsykler. Ved eksport finnes også andre tidsperioder globalt i mottakerlandene samt faste årstall. Av denne grunn vil forslaget innebære store endringer i de berørte landene for både myndigheter og kjøretøyeiere.

Hva som definerer «bevart», «vedlikeholdt», «oppriinnelig tilstand» og «vesentlige endringer» er ikke angitt i hverken direktiv 2014/45/EU eller i kommisjonens forslag til forordning. Det er tydelig at mange av kjøretøyene som defineres som historiske i Norge og andre medlemsland, ikke vil anses som det under en utvidet tolkning av Europakommisjonens forslag. De risikerer å betraktes som avfall, og ikke som brukte entusiastkjøretøy som de faktisk er.

Forslaget fra Europakommisjonen medfører også at historiske kjøretøy som er under restaurering eller som utgjør deler av en restaurering, kan anses som avfall. Dette blir konsekvensen siden kommisjonens forslag ikke tar hensyn til eierens intensjon med sitt eierskap til kjøretøyet.

Europakommisjonens forslag innebærer at historiske kjøretøy skal vurderes i henhold til vedlegg 1 hvis de ikke oppfyller vilkårene i direktiv 2014/45/EU artikkel 3 punkt 7, men i stedet betraktes som et utrangert kjøretøy. Her er noen få eksempler på kjøretøy som med kommisjonens forslag ville blitt ansett som utrangerte ved en vurdering:

- Kjøretøy nyere enn 30 år uten gyldig PPK (periodisk kjøretøykontroll) der reparasjonskostnaden i henhold til verkstedtakst overstiger markedsverdi (inkluderer også kommende klassikere)
- Kjøretøy som tidligere er godkjent med karosseribytte
- Alle former for ombygde kjøretøy. Gjelder i praksis alle avvik fra original utførelse, også de som er utført som et resultat av tidsepoke eller i reparasjonssammenheng. Eksempelvis:
 - Il Tempo Gigante bygget i 1976 på 1966 Cadillac chassis av Ermanno Martinuzzi,
 - 1954 Chevrolet Bel Air der bremses er oppgradert til tryggere to-kretssystem og skivebremses foran,
 - 1961 VW Boble som har fått ettermontert setebelter.

Forslagsstillerne mener det bør meddeles tydelig overfor Europakommisjonen at den nåværende formuleringen som finnes i artikkel 10 i ELV-direktivet bør beholdes, supplert med en tydelig henvisning til nasjonal lovgivning i medlemslandene.

Ombygging av drivlinje

Det er i dag tilgjengelig ombyggingssett til elektrisk drift til enkelte eldre bilmodeller som er produsert i store volum. For dem som kan ha interesse av å gjøre en slik ombygging, er det i dag et lite tilgjengelig regelverk. Bakgrunnen er trafikksikkerhetshensyn, men forslagsstillerne mener at det må hensyntas at dette vil gjelde svært få enheter der det gjerne brukes ferdige ombyggingssett spesielt egnet for dedikerte bilmodeller. Dokumentasjonskrav fra fabrikant eller kompetent uavhengig laboratorium gjør det økonomisk eller praktisk vanskelig for dem som ønsker å gjøre en slik ombygging. Forslagsstillerne mener at regelverket for slik ombygging må forenkles, slik at de som ønsker det, kan få godkjent ombygging ved bruk av ombyggingssett tilpasset bilmodellen.

Kjøretøytekniske krav

Det har blitt enklere med bruktimport av kjøretøy som oppfyller tekniske krav i USA og Canada gjennom etablering av bilforskriften § 5-3. Forslagsstillerne mener at virkeområde for denne bestemmelsen burde utvides til også å omfatte biler som oppfyller kjøretøytekniske krav i Japan og Australia. Dette vil gjøre det enklere med bruktimport fra disse landene, som har mange spennende modeller som i dag er vanskelig tilgjengelig for bilentusiaster i Norge. Forslagsstillerne mener at regjeringen her bør bidra til at en slik utvidelse av bilforskriften utredes.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen fremme en sak om bedre rammebetingelser for veteran- og entusiastkjøretøy som skal inneholde følgende elementer:

- a. Årsgrensen for veterankjøretøy endres fra 30 år til 20 år med fritak for omregistreringsavgift og trafikkforsikringsavgift.
- b. Tydelig forskriftshjemmel i produktkontrollen under Justis- og beredskapsdepartementet slik at Miljødirektoratet under Klima- og miljødepartementet kan fastsette regler om tilgjengelighet av drivstoff med sikringskvalitet innenfor en gitt rekkevidde.
- c. Etanolfri bensin (98 oktan E0) etableres som sikringskvalitet for bensin slik at slikt drivstoff er tilgjengelig i hele landet.
- d. Etanolfri bensin (98 oktan E0) unntas fra omsetningskravet for biodrivstoff.
- e. Alle kjøretøy uavhengig av registreringsbestemmelse skal omfattes av 50-årsregelen for EU-kontroll, slik Sverige har gjennomført.
- f. Forenkling av regelverk for mulig ombygging av kjøretøy til elektrisk drift.
- g. Utredning av å inkludere bruktimport av kjøretøy som oppfyller kjøretøytekniske krav i Japan og Australia i bilforskriften § 5-3.
- h. En avvisning av forslag til nytt ELV-direktiv som pålegger vraking av eldre kjøretøy som ikke er helt originale.

3. april 2024

Sylvi Listhaug

Frank Edvard Sve

Morten Stordalen

Hans Andreas Limi

Bård Hoksrud

Marius Arion Nilsen

