



Miljødirektoratet
Høringsnummer 2023 / 6853

Trondheim 7.11.2023

Tillegg til høringssvar – regelverk, avfall og sirkulærøkonomi kjøretøy

AMCAR har tidligere avgitt høringssvar av 17 august d.å. til Høringsnummer 2023/6853. Vi har i etterkant blitt oppmerksomme på at vi har feiltolket Europakommisjonens definisjon av «vehicle of historical interest» angitt i EU direktiv 2014/45/EU artikkel 3 punkt 7. Med vår nye forståelse ser vi, forutsatt at denne svært restriktive definisjonen blir lagt til, at ti-tusenvis av norske entusiastkjøretøy potensielt vil stå i fare for å bli klassifisert som «End of Life Vehicles» (ELV) – eller «skrot» om man vil. Etter kommisjonens forslag plikter eiere av ELV kjøretøy å levere disse til autoriserte gjenvinningsstasjoner uten urimelig opphold.

AMCAR kan ikke under noen omstendighet akseptere forslaget slik det er fremlagt. Norsk bilhobby med alt den representer vil med dette forslaget løpe overhengende fare for å bli lagt i grus. På denne bakgrunn gjør AMCAR følgende tillegg til allerede avgitte høringssvar gjeldende:

I. Definisjon på historiske kjøretøy

For samlere og entusiaster av veterankjøretøy er definisjonen av et "historisk kjøretøy" svært viktig. Forslaget i nåværende form risikerer å utelukke mange, om ikke flertallet av norske entusiastkjøretøy fra å bli tilkjent fritaksrett grunnet en restriktiv definisjon i Artikkel 2 2.(d) og Artikkel 3 2. (d), som refererer til direktiv 2014/45/EU Artikkel 3 (7). Dette er i konflikt med den norske tilnærmingen og definisjonen som finnes i praksis, forskrifter og lover. AMCAR foreslår istedenfor å beholde den nåværende formuleringen som finnes i artikkel 10 i ELV-direktivet, supplert med en tydelig henvisning til nasjonal lovgivning i medlemslandene. Ytterligere begrunnelse er avgitt i dette høringssvarets punkt IV.

II. Brukte eller utrangerte kjøretøy

Forslagets kriterier for å klassifisere et kjøretøy som utrangert er uklare og kan vanskelig brukes som grunnlag for objektive avgjørelser, (se vedlegg 1A og 1B). AMCAR anser det som tilfredsstillende dersom man viderefører dagens føringer som er framsatt av Miljødirektoratet, der disse er basert på Correspondents' Guideline No 9. Det er imidlertid svært viktig at det sikres et fritak for kjøretøy som er 30 år eller eldre. Veterانبiler og klassiske kjøretøy kan ikke reguleres på samme måte som nyere kjøretøy. Veterankjøretøy har ofte, på grunn av alder, feil og mangler av en slik art at de ikke vil kunne tilfredsstillende kravene som framgår av Correspondents' Guideline No 9. De kan også ha avvik når det gjelder originalitet.

På tross av eventuelle feil, mangler og avvik når det kommer til originalitet representerer de en høy verdi for den enkelte og for kjøretøyhobbyen generelt. Det må også påpekes at dette er kjøretøy som restaureres, repareres og ivaretas av kjøretøyeier som privatperson. Krav om verkstedtakst når det gjelder reparasjonskostnad opp imot objektets reelle markedsverdi blir derfor feil. Den samme problemstillingen har tidligere vært behandlet i Sverige der det svenske Naturvårdsverket har etablert egne retningslinjer og forvaltningspraksis etter samråd med bl.a. Transportstyrelsen og Motorhistoriska Riksförbundet.

III. Definisjonen av historiske kjøretøy

AMCAR foreslår at bestemmelsene i Artikkel 2 2.(d), som også gjentas i 3 2. (d) i forslaget med identisk ordlyd, erstattes med artikkel 10 i ELV-direktivet 2000/53/EF i sin helhet, og at dette komplementeres med norsk anvendelse:

“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 Regulation.”

“Historic vehicle: means any vehicle which is considered to be historical by the Member State of registration or one of its appointed authorising bodies.”

IV. Begrunnelse

Artikkel 10 omfatter alle historiske kjøretøyer uavhengig av deres status, "klar for bruk eller demontert i deler". Det åpenbare kravet om at slike kjøretøyer oppbevares på en god og miljøvennlig måte mangler i Europakommisjonens forslag, samt det berettigede unntaket for veterankjøretøyer som er av interesse for samlere eller som er ment for museer, uansett modellår.

Ved å anvende den eksisterende artikkel 10 sikres de historiske kjøretøyene, samt den samlede entusiasmen for kjøretøybevegelsens legitime krav, samtidig som det gir en ramme for håndtering av kjøretøyer som er ute av drift.

Det finnes ingen offentlig omforent definisjon av veterankjøretøy i Norge. Toll- og avgiftsdirektoratet hadde tidligere en avgiftsmessig fortolkning av veterankjøretøy der det framgår at et kjøretøy ansees som veteran fra og med 1. januar det året kjøretøyet er 30 år. Dette er senere endret til 20 år når det kommer til fritak fra krav om engangsavgift. Statens vegvesen har sammenfallende fortolkning av hva som opprinnelig ble ansett som veterankjøretøy, dvs. kjøretøy som er 30 år eller eldre. Dette gjelder imidlertid tekniske krav. Uansett vil et kjøretøy, der det kan dokumenteres ut ifra dato for førstegangsregistrering eller produksjonsår, at kjøretøyets alder er 30 år eller mer falle inn under kategorien veteranbil. Historiske kjøretøy i betydning å være av interesse for samlere eller som er ment for museer faller inn under kategorien veterankjøretøy. Historiske kjøretøy av spesiell interesse utgjør imidlertid kun en liten del av den mer omfangsrige gruppen veterankjøretøy. Hvilke kjøretøy som på sikt vil falle inn under kategorien historiske kjøretøy som er av spesiell interesse er imidlertid vanskelig å forutse. For strenge føringer rundt kategorien veterankjøretøy vil imidlertid også medføre at vi på sikt også vil gå glipp av de kjøretøyene som med tiden normalt vil kunne anses å ha spesiell interesse. I praksis betyr dette, i motsetning til Europakommisjonens forslag, at alle kjøretøyer i Norge som er 30 år og eldre, regnes som historiske, uavhengig av om de er "bevart", "vedlikeholdt", "i original stand" eller ikke. Kjøretøy som har gjennomgått "vesentlige endringer" ivaretas også av AMCARS forslag.

AMCARs forslag omhandler veterankjøretøyer som er reparerte, restaurerte eller konservert: "Restaurering" brukes herved og videre i høringssvaret som et synonym for de forskjellige tiltakene. Dette inkluderer også kjøretøyer som i henhold til Statens vegvesens forskrifter er modifiserte, ombygde, gjenoppbygde, amatørbygde eller konkurransekjøretøyer. Naturligvis omfatter det også historiske kjøretøyer som mellom årene 1993 og 2023 har blitt godkjent ved periodisk kjøretøykontroll med lovlige modifikasjoner.

Med begrunnelsen fra ELV-direktivet som en forskriftsartikkel, sikres det også at kjøretøyer av interesse for samlere og kjøretøyer som er tiltenkt museer blir beskyttet.

V. Utfordringene med Europakommisjonens forslag

Forslaget fra Europakommisjonen fritar på langt nær 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 veteranbiler i forslaget skal begrenses til «vehicle of historic interest» definert i direktiv 2014/45/EU:

“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.”*

Norge anvender i dag «30-års regelen» som definisjon på veteranbil. 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", "opprinnelig tilstand" og "vesentlige endringer" er ikke angitt i 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.

Bruken av artikkel 3 7. i Direktiv 2014/45/EU, som angår periodisk kjøretøykontroll (PKK), er direkte uegnet. Målet med PKK er helt annet enn det kommisjonen har til hensikt når man ønsker å skille brukte kjøretøy inkludert entusiastkjøretøy fra de som er avfall. Hensikten har lite til felles med periodisk kjøretøykontroll som har som hensikt å sikre at kjøretøy i trafikk er trygge og ikke utgjør en risiko for miljø eller helse ved å oppfylle kravene som gjaldt da det aktuelle kjøretøyet var nytt.

PKK fritaket som eksisterer i Norge for biler eldre enn 1960 modeller (og mange andre Europeiske land med varierende alderskrav) samt rullerende 50 års grense, er derfor ikke basert på artikkel 37 i Direktiv 2014/45/EU. I stedet er det artikkel 22. i Direktiv 2014/45/EU angående kjøretøy som aldri eller nesten aldri kjøres på offentlig vei, som for eksempel kjøretøy av historisk interesse eller for konkurranser, som utgjør grunnen for den norske anvendelsen.

VI. Eksempler på potensielle konsekvenser av kommisjonens forslag

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

- Kjøretøy nyere enn 30 år, uten gyldig PKK, der reparasjonskostnaden iht. 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 reparasjons sammenheng. Eksempelvis:
 - Il Tempo Gigante bygget i 1976 på 1966 Cadillac chassis av Ermanno Martinuzzi
 - 1930 Ford Tudor ombygd til pickup i etterkrigstiden
 - 1958 Tempo Villiers 150 der det ifm. tidligere restaurering er utført et rammebytte
 - 1954 Chevrolet Bel Air der bremses er oppgradert til to-kretssystem og skivebremses foran
 - 1961 VW Boble som har fått ettermontert setebelter
 - 1968 Volvo Duett P210 skapvogn som er ombygd til 5-seters personherregårdsvogn

Hvilke tiltak er mulige å iverksette for å eliminere risikoen som ligger i kommisjonens forslag, som medfører at mange, om ikke de fleste av de kjøretøyene som i Norge defineres som historiske, ikke vil bli ansett som det, samt kjøretøy som er av interesse for samlere og kjøretøy egnet for museum?

VII. Brukte eller utrangerte kjøretøyer

AMCAR foreslår at artikkel 31. (2) bør reformuleres slik: (2) *'end-of-life vehicle' means a vehicle which is waste as defined in Article 3, point (1), of Directive 2008/98/EC.*

Det bør altså være kjøretøyeierens intensjon som avgjør om et kjøretøy skal anses som utgått i henhold til direktiv 2008/98/EG artikkel 3 1. " *'waste' means any substance or object which the holder discards or intends or is required to discard;*" forutsatt at kjøretøyet ifølge nåværende artikkel (10) i ELV-direktivet er *"kept in a proper and environmentally sound manner"*

EU-kommisjonens forslag om anvendelse av vedlegg 1 del A 1. og 2., som er inspirert av Correspondents' Guideline no 9, CGno9, kan ikke på en presis og konsekvent måte avgjøre om et kjøretøy kan anses som brukt eller utgått.

Norge og Sverige er, i motsetning til andre europeiske stater, sammenlignbare når det gjelder historiske forhold, kultur, og fremtidige behov når det gjelder veterankjøretøy.

AMCAR foreslår på bakgrunn av dette at man følger det svenske Naturvårdsverkets nåværende veiledning for historiske kjøretøy (veterankjøretøy), kjøretøy av interesse for samlere og kjøretøy ment for museum i stedet for kommisjonens forslag i vedlegg 1. Naturvårdsverkets veiledning gjør at følgende forhold klargjøres:

- Eierskap og besittelsesforhold, samt mottaker
- Kjøretøyets identitet
- Informasjon om stedet der kjøretøyet lagres og håndteres
- Ved eksport skal det dokumenteres at kjøretøyet er historisk, av interesse for samlere eller for museum i mottakerlandet og tilsvarende ved import
- At kostnader for reparasjon eller restaurering ikke er relevante
- Begrunnelse

I artikkel 11 påpeker Europakommisjonen at det for tiden er utfordringer med å bestemme om et kjøretøy er brukt eller utrangert. Kommisjonen mener at selv med retningslinjene fra CGno9 fra 2011, er det fremdeles vanskelig å avgjøre når et brukt kjøretøy skal betraktes som utrangert, spesielt når det gjelder grensekryssende kjøretøytransporter. Dvs. de transportene som CGno9 er ment å gi veiledning om. Kommisjonen understreker derfor behovet for å fastsette juridisk bindende, presise kriterier. Disse kriteriene bør ifølge kommisjonen brukes av alle økonomiske aktører og kjøretøyeiere.

Kommisjonen foreslår derfor at i artikkel 31. (2) suppleres med: "or vehicles that are irreparable according to criteria Part A, points 1 and 2 of Annex I;". Om CGno9s 15 sider var vanskelige å lese, var de hovedsakelig funksjonelle og godt gjennomtenkte ved bruk. Vedlegg 1 A punkt 1. og 2., samt etterfølgende punkt 3 og 1 B, på totalt en og en halv side er lettleselige, men skaper flere spørsmål enn svar når de skal anvendes.

Hvordan bestemmelsene i forslaget harmonerer med avfallstransportreguleringen og veiledningen utarbeidet under denne, for å eksportere brukte kjøretøy uten at de betraktes som avfall, er ikke analysert. Kommisjonens forslag oppfyller ikke målet med presise juridisk bindende kriterier. Artikkelen trenger derfor en vesentlig revisjon. Det som allerede reguleres i EU-forordning 1013/2006 og med veiledning CGno9, bør fjernes i forslaget ettersom det allerede er regulert.

VIII. Om forslagene i vedlegg 1 1.

Hvorfor skal kjøretøyer anses teknisk ureparerbare når de ifølge punkt 1:

- (a) "*it has been cut into pieces or stripped*"? Dette er en normal prosedyre for eksempel ved restaureringer så vel som ved amatørbygg og vedlikehold av konkurransekjøretøy.
- (b) "*it has been welded up or closed by insulating foam*"? At man ikke enkelt kan komme inn i kjøretøyet med bare nøkkelen forhindrer ikke at kjøretøyet ellers fungerer. For øvrig burde (b) logisk sett høre hjemme under punkt 3 og ikke punkt 1, siden forholdet i realiteten gjelder å synliggjøre en mulig risiko ved håndtering av kjøretøy.
- (c) "*it has been completely burnt to the point where the engine compartment or passenger compartment is destroyed*"? At en brann har herjet forhindrer ikke at et kjøretøy kan renoveres. Hvorfor skulle en motorbrann i en 1969 Ford Mustang eller en brann i førerhuset på en tankbil være den eneste grunnen til at kjøretøyet skal anses som utrangert?

- (d) *"it has been submerged in water to a level above the dashboard"*? Det finnes kjøretøy som er designet for å håndtere akkurat dette, for eksempel jeeper med snorkel, samt kjøretøy som har ligget på bunnen av en innsjø i tiår som har blitt restaurert.

- (e) *"one or several of the following components of the vehicle cannot be repaired or replaced:" (i) – (iv)?*

I hvilke tilfeller (i) kan ikke dekk, felger, hjulopphengning, styringsmekanisme, eller bremsesystem erstattes eller renoveres?

I hvilke tilfeller (ii) kan seter ikke repareres eller fornyes?

I hvilke tilfeller (iii) kan ikke airbags, sikkerhetsbelter og beltestrammere erstattes?

I hvilke tilfeller (iv) kan ikke karosseri og chassis renoveres eller erstattes?

- (f) *"its structural and safety components have technical defects that are irreversible and turn them non-replaceable, such as metal aging, multiple breaks in primers, or excessive perforating corrosion;"*

Reparasjon av strukturelle deler er tillatt og reguleres i dag av Bilforskriften § 7-4, AMCAR ser ingen legitime grunner til at slike defekter skal være enkeltgrunnlag for å kondemnere et kjøretøy.

- (g) *"its repair requires the replacement of the engine, gearbox, shell, or chassis assembly, resulting in the loss of the vehicle's original identity."*

Slike reparasjoner og komponentbytter er tillatt og reguleres i dag av Bilforskriften §§ 7-4 og 7-5, AMCAR ser ingen legitime grunner til at slike defekter skal være enkeltgrunnlag for å kondemnere et kjøretøy.

- Utskifting av karosseri på et historisk kjøretøy er mulig med enten et nytt eller et brukt karosseri.

- Ved utskifting av annen identitetsbærer enn karosseri, kan det brukes nye eller brukte deler.

Kommisjonen har ikke tatt i betraktning kjøretøyeierens hensikt med eierskapet, eller at det i tillegg til reparasjon også utføres restaurering og konservering av kjøretøy.

Kommisjonen foreslår i vedlegg 1A 2. at et kjøretøy anses som økonomisk ureparerbart hvis dets markedsverdi er lavere enn kostnadene for nødvendige reparasjoner for å i EU gjenopprette det til en teknisk stand som ville være tilstrekkelig for å få et trafiksikkerhets sertifikat i medlemsstaten der kjøretøyet var registrert før reparasjonen.

Det er ikke angitt i kommisjonens forslag hvordan markedsverdien skal fastsettes. Det fremgår heller ikke av kommisjonens forslag:

- Hvem skal fatte vedtak?

- Hvordan kan vedtak ankes?

- Hvilken straff skal utmåles?

- Hvorfor skal ikke eierens hensikt tas med i betraktningen?

IX. Innskrenking av eierskapsretten

AMCAR foreslår at plikten som eksisterer om å umiddelbart etter å ha mottatt informasjon om at kjøretøyet ikke anses reparerbart, bør endres til en generell regel som tilsier at et kjøretøy som er klar for opphugging, skal overleveres til et autorisert behandlingsanlegg. Artikkel 26 (a) bør derfor i samsvar med kommisjonens grunner (nr 49) ha følgende ordlyd:

(a) deliver the end-of-life vehicle to an authorised treatment facility.

Den enkeltes rett til sin eiendom bør veie tyngre enn den antatte nytten for samfunnet. Kommisjonens forslag er derfor i strid med og går lengre enn EUs charter om grunnleggende rettigheter, artikkel 17.

Det er ikke klart fra kommisjonens forslag hvem som har mottatt kunnskap om kjøretøyets status, eller hvordan og når slik informasjon kan, eller vil, bli gitt til kjøretøyeieren. Er dette en generell informasjon til publikum i samsvar med artikkel 46, eller skal informasjonen være direkte rettet til den enkelte? I henhold til artikkel 48 skal det også gjøres straffbart å ikke følge slik informasjon.

I artikkel 48 hevder kommisjonen feilaktig at det allerede i dag finnes en plikt til å overlevere et utrangert kjøretøy i henhold til direktiv 2000/53/EG. Kommisjonen påpeker også at det finnes et meget stort antall kjøretøy som man ikke kjenner plasseringen til! Slike "savne kjøretøy" har tidligere kun vært ment å gjelde kjøretøy som antas eksportert uten kunnskap fra registreringsmyndighetene. Det har aldri blitt bevist hvor mange disse kan være eller på hvilket eksakt grunnlag de anses som savnet. Det synes sannsynlig at de savne kjøretøyene heller er et resultat av anvendelsen av EUs direktiv 2014/46 om registreringsbevis for kjøretøy.

Med sitt forslag utvider kommisjonen begrepet til også å omfatte kjøretøyeiere hvis kjøretøy finnes i veitrafikkregisteret og som kan ha blitt behandlet ulovlig eller burde ha blitt overlevert til en autorisert bilopphugger. Hva som regnes som slik ulovlig håndtering, og av hvem den utføres, er ikke definert.

X. Eierrettigheter ved salg

En eiers, så vel som en kjøpers, intensjon bør vanligvis bestemme kjøretøyets status. Europakommisjonens forslag går dermed for langt når forskjellen mellom et brukt kjøretøy og et kjøretøy som er klart for opphugging skal vurderes ved hvert eierskifte.

AMCAR mener det er urimelig at de upresise kriteriene som foreslås i vedlegg 1 skal benyttes i forbindelse med alle eierskifter i henhold til artikkel 37, og enda mindre at hver enkelt kjøretøyeier, enten personlig eller juridisk, samt alle økonomiske aktører og kompetente myndigheter, skal både være klar over den foreslåtte plikten og i tillegg kunne tolke og anvende kriteriene nøyaktig og ensartet.

Artikkel 37 er generelt formulert og kan derfor tolkes vidt angående alle former for eierskifter, som for eksempel kjøp, gave, arv eller gevinst, og således ikke kun ved eksport, noe som tittelen i kapittel V antyder.

Det er neppe en tilfeldig tanke at Statens vegvesen eller annen myndighet i fremtiden derfor pålegges å behandle hver enkelt av de omtrent 500.000 eierskifter som registreres årlig i Norge med støtte av artikkel 37. Dersom dette krever en søknad og ikke en melding til berørt myndighet ved et fremtidig eierskifte, må eieren kunne bevise at kjøretøyet på det tidspunktet ikke anses som et kjøretøy klar for opphugging i henhold til alle kriterier i vedlegg 1.

AMCAR stiller spørsmål ved hvorfor Europakommisjonen ønsker å bryte ned et velfungerende system i Norge for eierskifter?

XI. Kjøp og salg av reservedeler

AMCAR foreslår at det bør fortsette å være lovlig for private og juridiske personer å tilby og selge brukte reservedeler og komponenter uten spesiell autorisasjon.

Salg av slike deler bør fortsatt kunne skje gjennom for eksempel klubbens tradisjonelle kanaler, aviser, markeder, Finn.no eller gjennom de selskapene som har spesialisert seg på å tilby slike deler.

Med tanke på det store antallet av reservedeler, komponenter og delebiler som er bevart i Norge av enkeltpersoner og bedrifter, utgjør kommisjonens forslag en utilbørlig hindring for et sirkulært samfunn der gjenstander i et velfungerende marked først og fremst brukes til sitt opprinnelige formål. Kommisjonen gjør det også klart i artikkel 58 at deler og komponenter som fjernes fra et kjøretøy som er klar for opphugging og som egner seg for gjenbruk, ombygging eller renovering, ikke skal anses som avfall.

At privatpersoner og ikke-autoriserte bedrifter/foreninger ifølge kommisjonens forslag ikke skal få håndtere og tilby funksjonelle eller defekte reservedeler og komponenter, understøttes av artikkel 32 som krever at enhver person som omsetter slike deler og komponenter sørger for at disse er merket i samsvar med vedlegg VII D punkt 2 og dessuten gir garanti.

Kommisjonens forslag risikerer å lamme det lovlige markedet som i dag eksisterer i Norge og å undergrave grunnlaget for små og mellomstore bedrifter, så vel som den enkeltes rett til å selge og kjøpe nødvendige deler til sitt kjøretøy. Dette strider mot artikkel 61 og artikkel 33, ettersom kommisjonen ønsker å fremme utviklingen av og den korrekte funksjonen til markedet for gjenbrukbare, renoverte og ombygde deler og komponenter i EU.

XII. Merking av reservedeler

AMCAR mener at det ved salg av deler mellom privatpersoner, så vel som fra små og mellomstore bedrifter, ikke bør stilles krav om spesiell merking av reservedeler og komponenter, og at kravet om garantier ved slike salg ikke bør gjelde utover det som er regulert i forbrukerkjøpsloven.

I artikkel 59 argumenterer kommisjonen med at brukte reservedeler og komponenter tilbys offentligheten av ikke-identifiserte leverandører og at de ofte stammer fra ulovlig virksomhet. Derfor foreslår kommisjonen at slike deler skal merkes spesielt og ledsages av en garanti. Myndighetene bør i tillegg kreve dokumentasjon fra den autoriserte behandlingsanlegget.

Det er uklart hvem disse ikke-identifiserte leverandørene som kommisjonen ikke kjenner til, men som er kjent for offentligheten egentlig er?

Reservedeler som typisk er slitasjedeler på et kjøretøy og som hver og især kan bli erstattet én eller flere ganger, som for eksempel ramme, karosseri, motor, girkasse, generator og bremsekaliper, kan vanskelig spores tilbake til et enkelt kjøretøy over tid. Delen kan være fra et annet kjøretøy av et annet merke, eller ha vært en nyprodusert byttedel.

Dessuten er det ikke alltid et mål i seg selv for selger og kjøper at den enkelte delen faktisk fungerer, det kan tvert imot være selve utfordringen med kjøpet – å lære seg å forstå eldre teknikk og de utfordringene det medfører. Dette er en kulturell og etnografisk utveksling mellom mennesker.

Dermed er det for deler som en gang i løpet av de siste 75 årene kan ha byttet eier en eller flere ganger, umulig å fastslå delens opprinnelse. Igjennom utallige ID-kontroller hos Statens Vegvesen har AMCAR erfart at det kan være vanskelig å fastslå et kjøretøys opprinnelse, selv for komplette og godt vedlikeholdte kjøretøy i originalstand.

Hvordan skal det nå plutselig bli mulig over natten for enkelt-komponenter?

XIII. Eksport

AMCAR foreslår at brukte kjøretøy, ved vurdering av om et slikt kjøretøy kan anses for å være utrangert, i forbindelse med eksport utelukkende behandles i samsvar med EF-forordning 1013/2006 angående grensekryssende transport av avfall og EF-forordning 1418/2007 om eksport for gjenvinning av visst avfall.

AMCAR anbefaler også at Correspondents' guideline no 9 justeres etter de erfaringene som er gjort siden den trådte i kraft i 2011, og at den derfor revideres. Artikkel 38 bør av den grunn utgå og/eller tilpasses sammen med andre artikler som omhandler eksport, og i relevante deler integreres i forordning 1013/2006.

Det er uklart hvordan forordning 1013/2006 og forslagene i en ny ELV-forordning er i samsvar med hverandre. I artikkel 37 foreslås det at kjøretøyets status skal fastsettes ved et salg. I forbindelse med eksport skjer nesten alltid et salg i prosessen før. Det fremgår ikke hvorfor man ifølge artikkel 38 på nytt skal bevise at kjøretøyet er brukt og skal underlegges en tilsvarende kontroll som den i artikkel 37.

Det er også uklart hvorfor det i artikkel 38 3. først i (a): skal påvises at kjøretøyet ikke er utrangert i henhold til vedlegg 1 del B (c) som indikerer at et kjøretøy er utrangert hvis det ikke har en godkjent kontrollinspeksjon, når artikkel 38 3. deretter i (b): krever at samme kjøretøy skal ha nettopp en godkjent kontrollinspeksjon i samsvar med artikkel 8 i direktiv 2014/45/EU.

Formålet med kontrollinspeksjonen er å sikre at kjøretøy opprettholdes i en sikker og miljømessig akseptabel tilstand under bruk. En godkjent kontrollinspeksjon kan ikke være avgjørende for om et kjøretøy skal anses som brukt eller utrangert. Uavhengig av status, godkjent eller ikke, kan kjøretøyet likevel være det ene eller det andre. Igjen er det kjøretøyeierens intensjon som klargjør forholdet. Et kjøretøy som ble godkjent ved en kontrollinspeksjon i går, kan være utrangert i dag, og et kjøretøy som sist ble inspisert i 1965 kan fortsatt i dag være ansett som brukt. Det siste gjelder selvfølgelig også hvis kjøretøyet er helt demontert eller trenger omfattende renovering.

I artikkel 13 til 2014/45/EU uttales det:

"Kjøretøy av historisk interesse anses å bevare kulturarven fra den perioden de ble bygget, og det antas at de knapt brukes på offentlige veier. Derfor bør det overlates til medlemsstatene å bestemme frekvensen for trafiksikkerhetstest for slike kjøretøy. Det bør også overlates til medlemsstatene å regulere trafiksikkerhetstesten for andre typer spesialkjøretøy." Dette reguleres deretter gjennom artikkel 2 2. i direktivet.

Hvilken eksakt sammenheng Europakommisjonen ser mellom kontrollinspeksjon og om et kjøretøy skal anses som brukt eller betraktes som utrangert, fremgår ikke av forslaget.

XIV. Konklusjon

Europakommisjonens forslag er omfattende, komplisert og til dels usammenhengende. Det er vanskelig å forutse den fullstendige rekkevidden og påvirkningen forslaget vil ha for norske bilentusiaster. AMCAR er særlig bekymret over den svært smale definisjonen av historiske kjøretøy som vil være fritatt forordningen og anbefaler på det sterkeste at denne endres i tråd med AMCARS forslag. Videre er det sterkt bekymringsverdig at private, klubber, foreninger og små foretak i praksis foreslås fratatt muligheten til å omsette brukte deler. Hvis forslaget blir vedtatt i nåværende form vil norske bilentusiastenes mulighet til å lovlig utøve sine fritidsaktiviteter og betydelige kulturhistoriske bidrag bli kraftig forringet.

Oppsummert kommer AMCAR med følgende forslag til endringer:

- AMCAR foreslår å beholde den nåværende formuleringen som finnes i artikkel 10 i ELV-direktivet, supplert med en tydelig henvisning til nasjonal lovgivning i medlemslandene. (Se punkt IV)
- AMCAR foreslår at bestemmelsene i Artikkel 2 2.(d), som også gjentas i 3 2. (d) i forslaget med identisk ordlyd, erstattes med artikkel 10 i ELV-direktivet 2000/53/EF i sin helhet, og at dette komplementeres med norsk anvendelse:
“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 Regulation.”
“Historic vehicle: means any vehicle which is considered to be historical by the Member State of registration or one of its appointed authorising bodies.”
- AMCAR foreslår at artikkel 31. (2) bør reformuleres slik: (2) ‘end-of-life vehicle’ means a vehicle which is waste as defined in Article 3, point (1), of Directive 2008/98/EC. (Se punkt VI)
- AMCAR foreslår at plikten som eksisterer om å umiddelbart etter å ha mottatt informasjon om at kjøretøyet ikke anses reparerbart, bør endres til en generell regel som tilsier at et kjøretøy som er klar for opphugging, skal overleveres til et autorisert behandlingsanlegg. (Se punkt IX.)
- AMCAR foreslår at det bør fortsette å være lovlig for private og organisasjoner å tilby og selge brukte reservedeler og komponenter uten spesiell autorisasjon. Salg av slike deler bør fortsatt kunne skje gjennom for eksempel klubbens tradisjonelle kanaler, aviser, markeder, Finn.no eller gjennom de selskapene som har spesialisert seg på å tilby slike deler.(se punkt XI)
- AMCAR mener at det ved salg av deler mellom privatpersoner, så vel som fra små og mellomstore bedrifter, ikke bør stilles krav om spesiell merking av reservedeler og komponenter, og at kravet om garantier ved slike salg ikke bør gjelde utover det som er regulert i forbrukerkjøpsloven. (se punkt XII)
- AMCAR foreslår at brukte kjøretøy, ved vurdering av om et slikt kjøretøy kan anses for å være utrangert, i forbindelse med eksport utelukkende behandles i samsvar med EF-forordning 1013/2006 angående grensekryssende transport av avfall og EF-forordning 1418/2007 om eksport for gjenvinning av avfall.

- AMCAR anbefaler også at Correspondents' guideline no 9 justeres etter de erfaringene som er gjort siden den trådte i kraft i 2011, og at den derfor revideres. Artikkel 38 bør av den grunn utgå og/eller tilpasses sammen med andre artikler som omhandler eksport, og i relevante deler integreres i forordning 1013/2006.

Med vennlig hilsen
For AMCAR


Thomas Lian Kristiansen

amcar

Østre Rosten 4 A
7075 Tiller

NORWAY

Adresse: Østre Rosten 4A, 7075 Tiller.
Tlf. +47 72 89 60 00 sentralbord.