Hamar, 29.01.10

Kristian Sveen
Ingelsrudveien 234
2324 Vang på Hedmark

Samferdselsministeren
postmottak@sd.dep.no
0030 Oslo

Brev til Samferdselsministeren!

Sak: Statens Vegvesens Trafikksentraler

Kjære Samferdselsminister.

Jeg er en bilentusiast. Det har jeg vært i mange år, og er langt ifra alene om det. Jeg er hva man kan kalle en ”offroader”. Jeg liker biler med store dekk og god bakkeklaring og 4-hjulstrekk, og er selvfølgelig eier av en bil av nettopp den type.

Som bilentusiast gleder det meg stort med sene kvelder i garasjen, hvor jeg skrur og mekker, pusser og gnikker, overhaler og bygger, sammen med andre entusiaster og venner! Offroadmiljøet i Norge er langt ifra lite, og det er mange av oss som liker å samles og kjøre bilene våre på egne områder hvor slikt er tillatt, både som trivelige treff og i konkurranseøyemed. Ang konkurranser, så konkurrerer vi i flere klasser, hvor de største klassene kun er biler med kraftig ombygging og voldsomme hjul, disse er forståelig nok ikke veigodkjent, og brukes heller ikke etter vei. Derimot, i de mindre klassene, hvor slike som jeg kjører, er det biler med moderate ombygginger og modifiseringer som brukes. Biler som etter endt konkurranse blir brukt til å frakte oss hjem i, mye i likhet med andre bilsporter hvor man konkurrerer med vei-godkjente biler, for eksempel gatebiler.

I konkurranser er det også selvfølgelig ønskelig med ”best” bil, og fristelsen er derfor stor til å bygge om litt på bilene, f.eks ved bruk av hevesett, større hjul, bredere hjulavstand og så videre. Igjen, mye i likhet med gatebilene, som senkes, påsettes større felger og breie dekk og breddes. Motorytelse er også en ting man vil endre, om enn ikke i like stor grad som hos gatebilene, så iallfall med litt.

Det er her problemene starter. Slik regelverket er i dag, så virker det som om innstillingen til Statens Vegvesen er å strupe inn alle muligheter til oss som vil drive med hobbyen vår. Ombygginger og modifiseringer som vises hos kontrollorganet vårt blir viftet ut av hallen, og det ristes på hoder i øst og vest, bare fordi vi har ønsker om å godkjenne bilene vi har lagt ned hundrevis av timer i.

Jeg har utallige venner som har blitt møtt med alt fra ”Dessverre, dette går ikke.” til ”Dra deg ut av denne hallen, denne bilen skal aldri godkjennes så lenge jeg jobber her!” Sistnevnte er en ombygd bil som en av mine bekjente har påkostet langt over hundre tusen kroner, pluss flere tusen timer i arbeid! Hvorfor skal det norske regelverket være slik at det blir regnet at en bil er livsfarlig så lenge den ikke er nøyaktig slik den kom fra fabrikken? Når det i vårt nærmeste naboland blir godkjent biler som både er ombygde modeller, samt fullstendige hjemmelagde konstruksjoner.

Når en person som meg selv, som har brukt i overkant av 150 000 kroner på min egen bil, samt godt over tusen timer i garasjen, kommer til kontrolløren med alle papirer i orden, og får beskjed om å reise hjem, da er det litt rart å vite at biler i langt dårligere stand blir godkjent og får kjøre rundt på veien bare noen mil unna.

Jeg mener selvfølgelig ikke at det skal være fritt fram for alle som har en skrutrekker å bygge om bilene sine å kjøre gatelangs i all verdens kreasjoner, men når en person har påkostet bilen sin x antall tusen kroner, samt hundrevis av timer i jobb og arbeid, så er det jo av vedkommendes interesse å ha en sikker bil. Og da vil man selvfølgelig få det kontrollert hos Statens Vegvesen, slik at alle papirer blir i orden.

Jeg skal her komme med noen eksempler, disse er kun fra mine egne erfaringer hos Statens Vegvesen, samt lignende historier jeg har fra mine venner i det samme mijøet jeg er en del av.

Byggingen av min egen bil:

Jeg startet for noen år siden med en renovering av min egen bil, den hadde rust i karrosseri og slark både her og der. Samtidig tenkte jeg å bygge den opp litt, så jeg handlet inn en turbomotor, hevesett, dekk/felg og diverse andre ting. Nå skal det sies at mine modifiseringer er av det moderate slaget, motoren det er snakk om øker antall hestekrefter fra 75 til 90 og hevesettet øker bakkeklaringen med 6-7 cm. Hevesettet er også av typen som er typegodkjent, det vil si at det er blitt testet hos et uavhengig laboratorie(heretter kalt TÜV, godkjenningsorganet i Tyskland) på en bil identisk med min, og funnet tilfredsstillende.

Når jeg tok første kontakt med Statens Vegvesen, ble jeg behandlet nærmest som en spedalsk. Jeg ble spurt hvorfor jeg skulle bytte ut diverse deler, og hva som var grunn til det. At jeg bare hadde lyst, var tydeligvis ikke bra nok unnskyldning. At jeg var bilentusiast spilte ingen rolle. At jeg i det hele tatt måtte stå der å forklare og nærmest unnskylde hvorfor jeg ville godkjenne bilen min, føltes nedverdigende! Det er da virkelig ikke slik en service-instans skal være?

Videre ble jeg nektet å bytte motor, ettersom den ikke var å finne originalt på min biltype. (Selvfølgelig ikke, da hadde jeg jo ikke trengt å bytte.) Angående hevesettet som var typegodkjent, så ville de ha dokumentasjon. Helt i orden, jeg fant dokumentasjonen, men den var ikke bra nok. Den var på tysk. I det gamle regelverket sto det at dokumentasjon på bildeler skulle framstilles på nordisk språk, herunder Norsk, Svensk, Dansk, Tysk, Finsk osv.. Dette er i de senere tider blitt endret til Norsk, Svensk eller Dansk. Jeg mistenker at dette er fordi de enkelte Trafikkstasjonene skal slippe

å tenke på å kurse sine ansatte i tysk, men det får så være. Problemene oppstår når det eneste godkjenningsorganet som godtas av Statens Vegvesen er tysk, altså TÜV. TÜV-dokumenter blir sendt med hver eneste del som er godkjent av dem, og da selvfølgelig på tysk. Dette er fortrolige dokumenter, og er derfor klassifisert som ugyldige hvis de er oversatt, grunnet at små feil i oversetting kan utgi store forskjeller. Dette står også i dokumentene. Trafikkstasjonens svar på dette var at jeg måtte bruke en godkjent oversetter. På spørsmål om hvor jeg fant en godkjent oversetter fikk jeg til svar at det visste de ikke, jeg måtte bare finne en.

Da ga jeg opp.

Når gatebilene som kjører rundt senker sine biler ned til bakken, og øker antall hestekrefter til flere hundre, hvorfor skulle da ikke jeg få heve min 6-7 centimeter, og øke motorkapasiteten med 15 små hester?

Det skal nevnes at jeg til slutt fikk godkjent begge deler, gjennom en annen trafikkstasjon, der de hadde en ansatt som kunne tysk. Men jeg måtte inn hos merkeforhandleren å teste, skaffe papirer, sammenligningsgrunnlag på samtlige deler på motoren, uttalelse fra verksmesteren på merkeforhandleren, jeg satt flere timer å fant dokumenter på bremsedeler og andre deler som sitter på nyere biler med sterkere motorer, og sammenlignet de med mine egne, for så å måtte framlegge det for kontrollløren. Er ikke dette Trafikkstasjonens jobb? Å ta bilen inn til kontroll og se over hva jeg har brukt av deler, og avgjøre om det er bra nok eller ikke? Det var slik før. Når man kunne modifisere og pusle, så dra inn til det tidligere Biltilsynet for å få et ja eller et nei, evt med en begrunnelse på hvorfor det ikke var bra nok, og hva som måtte gjøres. Slik det fungerer i praksis i dag, må man sende en søknad, vente i ofte svært land tid, før man får et svar om at ”dette kan kun godkjennes hvis det framligger dokumentasjon fra bilprodusent eller uavhengig laboratorie”.

I 80% av tilfellene hvor modifisering og bygging foregår, er det ikke brukt deler som er laboratoriegodkjent. Slike deler er svært dyre, og eksisterer rett og slett ikke til alle typer bil. Det er der mye av problemet ligger, når Trafikkstasjonenes myndighet til å kontrollere og godkjenne ting ikke blir brukt. Slik dagens system virker, blir biler godkjent fra dokument til dokument. Man kjører inn i hallen, leverer fra seg en bunke med papirer som blir lest igjennom, og får ja eller nei. Hvis papirene er i orden blir det sjekket at ting er montert skikkelig, før man får dra hjem. Mangler det et papir, er det kroken på døra.

En annen av disse nye reglene, er regelen om ”kufangere”. Regelen omfatter også alle andre former for fremre støtfangere, om det så er fester for ekstralys eller en erstatnings-støtfanger. Kort sagt, alle ting som kan monteres på eller i stedet for den originale støtfangeren foran. De nye reglene forbyr bruk av tidligere produserte støtfangere, fordi de ikke har ”knekksoner”. Dette er et bevisst svakere ledd på støtfangeren, for at den skal svikte ved kollisjon. De gamle støtfangerene ble da erklært farlige. Men da lurer jeg på, er ikke bilen bak like farlig allikevel? Om man kolliderer i 40, 60, eller 80km/t smeller det like hardt med eller uten en slik fanger, knekksoner eller ikke. Det er fortsatt flere tonn med bil som kommer susende, og en ”knekksone” på en ettermontert støtfanger

vil ikke gjøre det minste med 2 tonn metall som kommer rett bak. Utfallet vil bli det samme. Dette er en ting som ikke eksisterer i Sverige. Der foregår det på samme måte som andre godkjenninger, hvis en støtfanger er produsert for en bil, så er den produsert for en type bil, og kan derfor godkjennes. Knekksoner på en støtfanger hindrer ikke smellet fra bilen bak.

I vårt naboland fungerer altså systemet. Der foregår det på den måten at man sender inn søknad om å bygge, får ja eller nei, og bygger. (Hvis svaret er ja selvfølgelig) Videre blir kjøretøyet framstilt for kontroll, det blir prøvekjørt av en kontrollør, og alt gått over. Deretter vanker det domsavsigelse med positivt eller negativt resultat. Er svaret negativt får man beskjed om hva som må endres på, og gjerne en ny time for kontroll. Har man en identisk bil i Norge, er det med 100% sannsynlighet et dødfødt prosjekt å begynne på hvis ikke alle deler er stemplet med riktig nummer i henhold til riktig dokument i henhold til riktig biltype i henhold til riktig regelverk.

Hvordan kan det være slik at av to identiske biler kun er den ene som blir godkjent? Man skulle vel tro at de begge var like trafikksikre? I Sverige har de tallundersøkelser som viser at ombygde biler ikke utgjør noen større trafikkfare enn ”vanlige” biler. De er ikke større utsatt for fare, hverken ved fart eller føre. Når det kun er få mil dit, hvordan kan det da ha seg at vi her i Norge skal ha et regelverk som er så vanvittig mye hardere enn nabolandet?

I USA kan man stort sett kjøre med hva man vil. Det er ikke slik jeg vil ha det, det medfører nok mye risiko og mye dårlige biler. Det jeg og hele Norges bilmiljø derimot ønsker, er samarbeidsvillige Trafikkstasjoner, som faktisk tar interesse i å sjekke og undersøke og selvtendig teste bilene vi bruker og har som hobby. At de viser en serviceinnstilling og en interesse for å sjekke om vi har gjort en bra eller dårlig jobb. At de behandler en sak etter eget dømme, ikke bare avviser en søknad fordi det riktige papiret ikke medfølger. Mest sannsynlig fordi det nevnte papiret ikke eksisterer. Hele poenget med en Trafikkstasjons kontroller er jo å sjekke om jeg har gjort en bra nok jobb med bilen min. Har jeg ikke det, så skal selvfølgelig ikke bilen godkjennes, men da heller sendes hjem med en beskjed om hva som må endres, og en mulighet til å prøve igjen. Det virker som om Trafikkstasjonene nå ikke er det minste interessert i å yte service av denne typen, de er mest opptatt av hva som står i diverse papirer og paragrafer.

Resultatet av dette er gitt. Respekten for Statens Vegvesen er nærmest ikke-eksisterende, og biler blir bygd om uten tanke på godkjennelse, fordi ”De godkjenner ikke noe uansett, så jeg gidder ikke forholde meg til dem.” Ved at slik tankegang blir større og større, vil det bli et økende antall biler på veien uten godkjenning. Samtidig er det svært mange av dem som faktisk er i tryggere stand enn originalt, fordi de er bygd av entusiaster som meg selv, men de forblir ulovlige fordi ingen av Trafikkstasjonene er villige til å faktisk kontrollere dem skikkelig og sjekke tilstanden.

Videre vil jeg ta opp serviceinnstillingene hos de forskjellige Trafikkstasjoner. Jeg har personlig blitt kjeftet huden full når jeg en gang skulle levere inn mine skilt til oppbevaring. Jeg ble anklaget for hærverk fordi jeg hadde to hull i skiltene mine. Det ene skiltet hadde også noen bulker i seg. Der måtte jeg stå foran skranken å bli regelrett kjeftet på foran alle andre som var der, fordi det ene skiltet mitt var bulkete og de hadde to hull i seg. Resultatet var at han makulerte begge skiltene, og jeg måtte kjøpe nye til over 800 kroner. Jeg må få presisere at ja, det ene skiltet var litt bulkete, men det var ellers ingen feil med det. De to hullene var der for å få skrudd skiltet fast i bilen!!
Jeg har vært innom andre stasjoner også, hvor enormt lang ventetid har vært en gjentagende faktor, selv om det er flere kasser, men kun 1 er åpen, mens køen bygger seg lengre og lengre.

I tillegg er det et omfattende problem at hvis det oppstår noe, som feil i TÜV-papirer, usikkerheter rundt regelverk, rammenr som mangler, manglende dokumentasjon osv, så burde Trafikkstasjonene hjelpe kunden med å finne en løsning, ikke bare avfeie med 'kom tilbake når du har funnet løsningen'. I veldig mange tilfeller tar de faktisk feil, og kunden hadde rett i første omgang. At kunden da må betale kr. 550,- (ca) hver gang han kommer tilbake, uten å ha fått en eneste bokstav i vognkortet er i beste fall for dumt.

Biltilsynet har utrolig mye utstyr, f.eks til bremsetester, slalomkjøring, belastningstest av foringer og hjuloppheng, test av fjæringsvandring og klaring mellom hjul og ramme/karosseri - det er bare to ting som mangler: Vilje, og et regelverk som tillater det.

Det er her du kommer inn, kjære Samferdselsminister. Du er dels ansvarlig for Statens Vegvesen, og har dermed innflytelsen til å ta denne saken videre. Vi er et enormt miljø av bilentusiaster og hobbymekanikere, det er synd om så mange mennesker skal måtte oppgi sin lidenskap bare fordi regelverket vårt er usedvanlig strengt, og Trafikkstasjonene setter urimelige krav.

Med vennlig hilsen

_____

Kristian Sveen, sign.