



TEKNISK UTVALG

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Trondheim 27.02.2025

Høringssvar – forslag om etablering av et sentralt skaderegister for bil (Ref. 20/3329)

AMCAR er i utgangspunktet svært positive til Statens vegvesens forslag om etablering av et sentralt skaderegister. Vi støtter også i stor grad Statens vegvesens vurderinger slik de framgår av høringsnotatet. Vi har imidlertid noen merknader da vi ser at forslaget kan vurderes som mangelfullt, samtidig har vi noen forbehold da vi ser at forslaget i ytterste konsekvens også kan få uheldige og / eller utilsiktede konsekvenser.

AMCAR har i tidligere dialog med Statens vegvesen påpekt verdien av et skaderegister, og i den forbindelse også etterlyst muligheten for å innføre en slik ordning i Norge. En av årsakene til at vi har påpekt dette er at vi i forbindelse med vårt arbeid ofte benytter tilsvarende tjeneste som er tilgjengelig i USA for amerikanske biler. AMCAR har over flere år hatt bedriftsabonnement på tjenester fra Carfax der vi ofte bestiller rapporter på biler som våre medlemmer vurderer å importere fra USA, eller allerede importerte biler som vurderes kjøpt etter at de er importert til Norge. Altså vi benytter allerede i dag et sammenlignbart system. Vår bruk av tilsvarende system benyttes da i hovedsak som et verktøy i kjøpssammenheng. Vårt fokus i vårt høringssvar vil derfor også være med utgangspunkt i ordningen sett fra et forbrukerperspektiv.

Det er ingen tvil om at en slik ordning, dersom denne etableres på en god nok måte, kan fungere som et godt verktøy som bl.a. vil kunne gi potensielle kjøpere av brukte biler muligheten til å i større grad gjøre informerte valg. Ordningen vil sann sett være like viktig for både privatpersoner og firma da kjøp og salg av brukte biler i tillegg til å foregå mellom privatpersoner, også kan foregå fra privatperson til firma og omvendt.

I tillegg vil ordningen også kunne fungere som et trafikksikkerhetsmessig tiltak da ordningen har potensiale til å påvirke i positiv retning på flere områder.

AMCAR registrerer at initiativet til ordningen i hovedsak kommer etter påtrykk fra bransjen selv. Det kan stilles spørsmål ved deres motivasjon bak initiativet da vi også ifm. utarbeidelse av den nye verkstedforskriften i 2020 erfarte at bilbransjen forsøkte å sikre seg monopol på reparasjonsvirksomhet ved at den gang gjeldende unntak fra verkstedforskriften, da § 5, og foreslått § 6, ble foreslått fjernet. Noe som i praksis ville ha resultert i et forbud mot å utføre reparasjoner på eget kjøretøy. Dersom initiativet til å etablere et sentralt skaderegister er basert på et ønske om å sikre seg selv større tilgang på arbeid, eller med en målsetning om å oppnå en høyere vrakingstakt som igjen medfører en økning i salg av nye biler anser AMCAR dette som svært uheldig.

Etablering av et sentralt skaderegister vil etter vår oppfatning kunne være til stor nytte sett fra et forbrukerperspektiv. AMCAR støtter som nevnt intensjonen med ordningen, som er todelt, men vi vurderer samtidig Statens vegvesens forslag som noe mangelfullt. Denne mangelen oppstår i de begrensningene som foreslås i det som skal være søkbare opplysninger om skader. Om disse begrensningene anses som nødvendige basert på føringer rundt personvern vites ikke. Det framgår av høringsnotatet at Statens vegvesens mål har vært å etablere et skaderegister for bil som kan gi informasjon om biler som har hatt omfattende skader. Og at det er disse skadene som har størst nytteverdi for samfunnet. Denne vurderingen er adekvat dersom man utelukkende vurderer behovet ut ifra et trafikksikkerhetsperspektiv. Dersom man vurderes behovet fra et forbrukerperspektiv framstår disse begrensningene som uheldige. Da publikum også bør vurderes som en del av samfunnet kan det derfor stiles spørsmål de begrensningene som Statens vegvesen foreslår vil være det som totalt sett har størst nytte for samfunnet.

Videre framgår det av høringsnotatet at *”Det er også viktig å presisere at skaderegisteret ikke vil gi nærmere informasjon om hvilke typer skader en bil har hatt. Biler som finnes i skaderegisteret kan med andre ord ha hatt en omfattende skade på kjøretøyets struktur eller ha hatt mindre skader der delene var kostbare. Skadene kan derfor i praksis relatere seg til alt fra omfattende skader i forbindelse med kollisjon, til brannskader, vann-/flomskader, skader som følge av tyveri, glasskader, maskinskade og transportskader, uten at registeret vil gi svar på dette. Selv om skaderegisteret ikke vil gi nærmere informasjon om hvilken type skade en bil har hatt, kan den gi oppfordring til nærmere undersøkelse av skadetype.”*

AMCAR anser denne presiseringen som lite forbrukervennlig. Nærmere undersøkelse av skadetype, i denne sammenheng også skadens omfang, kan være vanskelig å framskaffe. Dette forutsetter i så fall at det enkelte verksted stiller seg positive til å dele denne typen opplysninger. Erfaringer viser at bransjen i mange tilfeller er lite villige til å dele opplysninger rundt servicehistorikk, man kan derfor med rimelighet kunne anta at det også vil være vanskelig å innhente opplysninger vedrørende skadereparasjoner. Dette medfører derfor redusert nytteverdi for brukerne.

Vår erfaring med Carfax viser at Carfax-rapportene ofte beskriver skader i form av type og plassering på kjøretøyet, i tillegg til beskrivelse av alvorlighetsgrad. Dersom disse opplysningene er mulig å hente ut fra forsikringsselskapenes skadetakster på en systematisk og forutsigbar måte burde skadeopplysninger etter søk også inneholde kortfattede opplysninger som beskriver skaden.

Variasjonene i skader kan være alt fra omfattende skader som er av betydning for trafikksikkerhet til kostbare skader som ikke har betydning for trafikksikkerhet. AMCAR anser det som viktig at ordningen både fanger opp de kjøretøyene som har hatt omfattende skade og de kjøretøyene som har hatt skade som ikke karakteriseres som omfattende. Kjøretøy med omfattende skade kan være av interesse for Statens vegvesen i en trafikksikkerhetssammenheng. Samtidig vil kjøretøy, som har hatt omfattende skade, og kjøretøy som har hatt skade som ikke er omfattende, være av interesse for publikum i forbindelse med kjøp og salg.

Statens vegvesen vurderer i sin gjennomgang også eventuelle alternative tiltak. Der disse er innføring av krav om vraking av innløste kjøretøy, samt forslag om refusjon av

engangsavgift ved vraking av innløste kjøretøy. Fellesnevneren for disse forslagene er at ingen av alternativene vil kunne fungere som en erstatning for et sentralt skaderegister. Det vil derfor uansett være behov for et sentralt skaderegister. Begge alternativene vil imidlertid resultere i en høyere vrakingstakt. Historisk vrakingstakt har i Norge ligget på rundt 120 000 biler pr. år (Tall fra OFV). Statens vegvesen påpeker at gjennomsnittlig levealder for bensin- og dieseldrevne personbiler er ca. 18 år. Samtidig viser tall fra OFV at frafallet av ICE-biler er 20 ganger større enn tilveksten. Ut ifra et kjøretøyentusiastperspektiv er det ikke ønskelig at det skal innføres incentiver ovenfor forsikringsbransjen som medfører at vrakingstakten økes ytterligere. De alternative løsningene som vurderes vil på generelt grunnlag også være uheldige sett fra et miljøperspektiv da disse i større eller mindre grad vil være til hinder for at man kan utnytte bilen hele dens levetid. Og som Statens vegvesen selv påpeker så ansees det ikke som problematisk at biler repareres etter skade. Problemene oppstår først dersom et kjøretøy ikke repareres på riktig måte. Lovpålagt krav om vraking av innløste biler for å forhindre at disse repareres vil derfor være en løsning som ikke kan ansees å være proporsjonal med de utfordringene ordningen er ment å forhindre.

AMCAR erfarer i dag en situasjon der bil og bruk av bil blir angrepet fra flere hold. Disse påvirkningene gjelder alt fra store EU-forordninger som implementeres i Norsk rett til nasjonale forskriftsendringer. Isolert så har disse endringsforslagene som oftest en fornuftig intensjon som vi også støtter. Vi ser imidlertid en tendens til at endringsforslag som er ment for å løse et bestemt problem, ofte kan få dramatiske konsekvenser på andre områder. I enkelte tilfeller opplever vi også at endringsforslag på enkelte områder kan virke stikk i strid med ordningens opprinnelige intensjon. Enhver forskriftsendring bør derfor også i større grad utformes på en måte som gjør at uheldige og utilsiktede konsekvenser ikke oppstår.

Som et eksempel på ovenforstående kan vi nevne ELV-direktivet som etter vår vurdering på flere områder i praksis er stikk i strid med forordningens opprinnelige intensjon. Der forordningen i utgangspunktet bl.a. har målsetning om å oppnå en større grad av sirkulærøkonomi der ressurser, materialer og produkter blir tatt vare på ut sin levetid, reparert og gjenbrukt, og til slutt resirkulert, registrerer vi at ELV-direktivet også pålegger krav som vil resultere i høyere vrakingstakt, forbud mot salg av brukte deler, samt store begrensninger når det gjelder hvilke biler som kan repareres. Det foreslås der bl.a. at et kjøretøy vil få status som u-reparerbart dersom kjøretøyet er demontert eller strippet, sveiset, brannskadet i kupe eller motorrom, utsatt for flomskade, osv. listen er ikke uttømmende. I tillegg framgår det at kjøretøyet ikke er reparerbart dersom reparasjonskostnaden overstiger kjøretøyetts antatte markedsverdi. Det tas i denne sammenheng ikke hensyn til hvordan et kjøretøy repareres. Dette vil spesielt være problematisk for eldre biler, som er konstruert på en enkel måte, og som ikke er omfattet av anvisninger fra kjøretøyprodusenten, som medfører at bileier i vesentlig større grad kan utføre lovlige reparasjonene selv.

Vi ønsker å belyse dette da denne problemstillingen også kan være relevant nå i forbindelse med etablering av et sentralt skaderegister. Det er i høringsnotatet allerede gjort vurderinger rundt alternativer som krav om vraking av innløste kjøretøy, noe som vi anser som helt uaktuelt. Det er i tillegg vurdert muligheten for refusjon av engangsavgift ved vraking av innløste kjøretøy, noe som i så fall kan vurderes som et første skritt i retning av et fremtidig krav om pålagt vraking av innløste kjøretøy. AMCAR støtter derfor heller ikke dette forslaget.

I denne sammenheng vil også en eventuell fremtidig harmonisering av kommende direktiver og eksisterende forskrifter kunne få dramatiske utfall. Dette kan gjøre seg gjeldende dersom Statens vegvesen beslutter å tillegge kriterier i nå foreslåtte skaderegister, etter samme føringer som framgår av det nå foreslåtte ELV-direktivet.

AMCAR støtter forslaget om etablering av et sentralt skaderegister etter følgende oppsett:

Vi vurderer alternativ 3 som beste løsningsforslag, der følgende kriterier legges til grunn:

- Alle innløste biler med informasjon om takstdato og takstsummen
- Alle biler med skader med takstgrense over 50 000 kroner (eksklusiv merverdiavgift) og / eller over 15 reparasjonstimer, med informasjon om takstdato, takstsummen og hvor bilen er reparert, navn på verksted skal vises.

I tillegg oppfordrer AMCAR Statens vegvesen til å ta stilling til muligheten for å kunne innføre mer informative opplysninger for kjøretøy som legges inn i skaderegistret. Kortfattede beskrivelser som: skade foran, skade bak, skade side h. eller v. I tillegg til en skadegradskategorisering i form av eksempelvis, mindre, moderat, omfattende eller strukturell. Dette vil i så fall medføre at ordningen blir vesentlig mer forbrukervennlig, samtidig som at dette ikke vil gå på bekostning av Statens vegvesens behov, snarere tvert imot. Vi kan heller ikke se at en slik løsning vil være mer ressurskrevende.

AMCAR vurderer det som mest hensiktsmessig at Statens vegvesen står som ansvarlige for et sentralt skaderegister i Norge.

AMCAR støtter selvfølgelig at trafikkfarlige biler tas ut av trafikk. Vi ønsker heller ikke at trafikkfarlige biler settes inn i trafikk. Sistnevnte er for øvrig noe vi jobber for hver eneste dag. AMCAR anerkjenner derfor også et sentralt skaderegister som et nyttig verktøy i en trafikk sikkerhetssammenheng. Vi ønsker imidlertid ytterligere å påpeke viktigheten av at et slikt skaderegister ikke må bli et fremtidig verktøy som på en uheldig måte kan benyttes for å øke vrakingstakten. Statens vegvesen bør derfor ikke under noen omstendigheter pålegge forsikringsbransjen krav som går på bekostning av at bileier i enkelte tilfeller, som et alternativ til et ordinært forsikringsoppgjør der skade repareres, kan velge såkalt kontantoppgjør. Der bileier eksempelvis står fritt til om bileier selv skal reparere bilen jf. forskrift 2020-10-28 nr. 2170 om arbeid på kjøretøy § 6.

Med vennlig hilsen

For AMCAR


Thomas Lian Kristiansen


Østre Rosten 4A
7075 Tiller
NORWAY

Besøksadresse: Østre Rosten 4A, 7075 Tiller.

Tlf. +47 72 89 60 00 sentralbord.

Forsikring åpen mellom kl. 08-15. Teknisk avdeling åpen mellom kl. 10-15.

Organisasjonsnummer: 971 464 208.