

Generelle merknader til forslaget til forskrift om amatørbygg

Etter vegtrafikkloven § 14 kan departementet gi nærmere bestemmelser om blant annet godkjenning av kjøretøy.

Godkjenning av nærmere angitte kjøretøygrupper (herunder MC) i Norge er nærmere regulert i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften), og i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil, i kraft 15. september 2012. Kjøretøyforskriften kap 7. gir videre utdypende regler om reparasjon, ombygging og oppbygging etter at kjøretøyet er godkjent og registrert.

Videre er det i EU under utarbeidelse en ny forordning for godkjenning av MC.

Det har i forbindelse med utredningsarbeidet vært vurdert om det skal foreslås endringer i dagens kjøretøyforskrift kap 7 eller om det bør foreslås en egen forskrift for amatørbygg. Vi finner det mest hensiktsmessig å foreslå en egen forskrift all den tid amatørbygg skal omfatte både bil og MC. Videre vil forskriftsforslaget omfatte både godkjenningsprosesser, saksbehandlingsregler, tekniske krav til amatørbygg samt egne bestemmelser om gebyr og sanksjoner. Det vil gi en uoversiktlig og lite brukervennlig godkjenningsordning om slike bestemmelser skal være hjemlet delvis i dagens kjøretøyforskrift kap 7, samt forslag til ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil, og senere ny forskrift om godkjenning av MC.

Vi ser også behov for at dagens kjøretøyforskrift kap 7 revideres som følge av forslag til forskrift om amatørbygg. Begrunnelsen for en slik revisjon er behovet for å trekke klare grenser mellom godkjenning av amatørbygde kjøretøy på den ene siden, og reparasjon, om- og oppbygging av kjøretøy generelt på den andre siden. Det er blant annet viktig i forhold til hvilke tekniske krav som de enkelte kjøretøy skal tilfredsstillе da det på gitte områder stilles lempeligere tekniske krav ved godkjenning av amatørbygg. Eventuelle endringer på et allerede godkjent amatørbygget kjøretøy skal også vurderes ut fra de tekniske kravene i ny forskrift om amatørbygg, og ikke etter dagens kjøretøyforskrift eller forskrift for bil og tilhenger til bil, slik som tilfellet vil være for kjøretøy som endres og vurderes etter kjøretøyforskriften kap 7.

Merknad til de enkelte bestemmelsene i forslag til forskrift om amatørbygg:

Kapittel 1 Generelle/innledende bestemmelser

Merknad til § 1 Virkeområde m.m.:

Virkeområde for forskriften er blant annet avgrenset mot endringer som gjøres på ordinære kjøretøy, som skal vurderes etter dagens kjøretøyforskrift kap. 7. Jf. også ovenfor under generelle merknader om behovet for revisjon av kap. 7.

Det foreslås at virkeområdet begrenses til kjøretøy hvor det påbegynnes en byggeprosess etter forskriftens ikrafttredelse. Dette er for å sikre at de kjøretøy som til slutt godkjennes som amatørbygg har fulgt alle stadier av både søknad, vurdering av prosjekt og byggeprosessen i sin helhet. Alternativt vil ordningen lett kunne få et videre omfang ved at også ombyggingsprosjekter som er kommet for langt etter kjøretøyforskriftens bestemmelser, og dermed blir oppbyggingsprosjekter, også faller inn under ordningen uten at disse prosjektene er vurdert i henhold til amatørbyggeregelverket.

Utgangspunktet er videre at amatørbygg skal kunne bygges av privatpersoner, og ikke åpne for produksjon med tanke på næringsdrift. På denne bakgrunn omfattes ikke serieproduserte kjøretøy da dette vil være i strid med intensjonen med å opprette godkjenningsordningen, jf. senere om definisjonen av amatørbygg, og det foreslås også en avgrensning mot kjøretøy som bygges i *forretningsmessig sammenheng*.

Merknad til § 2 Definisjoner:

Bokstav a)

Vegdirektoratet viser til at noe av det viktigste for at et regelverk for amatørbygg skal fungere etter hensikten, er at man har en klar definisjon av hva et amatørbygg faktisk er. Det ble i utredningsarbeidet i 2011 i samarbeid med interesseorganisasjonene lagt vekt på følgende forhold: Hva er faktisk gjennomførbart mht et amatørbyggeregulering, hvordan skape aksept for og eieforhold til den godkjenningsprosessen man legger opp til, hva er faremomenter ved at en privatperson søker om og gjennomfører amatørbygging av kjøretøy?

I den foreslåtte definisjonen av amatørbygde kjøretøy ønsker vi å begrense omfanget av ordningen til de grupper som faktisk har søkt å oppnå et slikt regelverk, den enkelte entusiast som ønsker å bygge sitt eget kjøretøy. Det er derfor kun enkeltpersoner som kan påbegynne en byggeprosess for amatørbygg, noe som også har sammenheng med en avgrensning mot serieproduksjon. Godkjenningsordningen kan etter dette ikke benyttes til bygging i næringsøyemed, som vil uthule begrepet amatørbygging. Avgrensningen mot bygging i næringsøyemed må også sees i sammenheng med den antallsbegrensning vi foreslår, jf. forslaget § 4. En eventuell åpning for produksjon i næringsøyemed vil lett spise opp kvoten og dermed begrense muligheten for privatpersoner til å få bygget sitt eget amatørbygg.

Bokstav b)

Videre er det behov for å definere *kjøretøy i byggesett* (kit car og kit bike). Det har i forbindelse med utredningsarbeidet vært drøftet om *kjøretøy i byggesett* skal være omfattet av forskriftsforslaget.

Vegdirektoratet viser til at å unnlate å omfatte kit i forskriften fort kan uthule godkjenningsordningen ved at kit likevel blir bygget i Norge, men forsøkt registrert som amatørbygg eller eksportert for godkjenning i andre EØS-land med påfølgende import til Norge. Det er i den forbindelse også en utfordring at kit som er i salg ofte kan være satt sammen av deler plukket fra mange underleverandører, og dermed kan "byggeren" bestille de samme delene direkte fra de samme underleverandørene og forsøke å få kjøretøyet godkjent som amatørbygg.

Interesseorganisasjonen NFSOK viser til at å omfatte kitcar/kitbike i forskriftstekst fort kan medføre at antallsbegrensningen for amatørbygg, jf. forslaget § 4, blir fylt opp kun av kit. Dette er i strid med deres ønsker for et regelverk for amatørbygg.

En annen ting er avgiftsproblematikken knyttet til en godkjenningsordning for amatørbygg og kit. Vi viser her til at interesseorganisasjonen NFSOK har vært i kontakt med Toll- og avgiftsdirektoratet i forbindelsen med muligheten for en avgiftslette for amatørbygg, men at det pr. dags dato ikke er gitt endelig tilbakemelding fra tollvesenet i denne forbindelse.

Konklusjon er at selv om man klarer å unngå bruken av ordet kit, vil man ikke kunne begrense bygging av slike kjøretøy. Det bør derfor vurderes å ha en høyere kvote for amatørregelverket, hvor kvoten deles mellom kit og amatørbygg. Det er på denne bakgrunn

foreslått at kit omfattes av forskriften med en egen kvote for antall kjøretøy som kan godkjennes i året.

Det er viktig å ha klare definisjoner av både amatørbygg og kit for å hindre omgåelse av regelverket, spesielt dersom det blir ulik avgiftsbelastning på henholdsvis amatørbygg, kit og ordinært godkjente kjøretøy.

Med kit menes i denne forskrift byggesett som leveres av produsent av «kit kjøretøy». Typiske eksempler på byggesett er kjøretøy som konstrueres for å sluttbygges av en privatperson. Disse består ofte av ramme og karosseri eller selvbærende karosseri (monocoque) hvor byggeren selv må skaffe motor, drivverk og hjuloppheng (oftest fra et masseprodusert kjøretøy) og montere dette selv. En annen vanlig variant er at byggesettet består av karosseri som er ment å monteres på en standard eller noe modifisert ramme med motor og drivverk fra et masseprodusert kjøretøy.

Man skal altså ikke kunne omgå de ordinære tekniske eller avgiftsmessige krav ved å kunne få godkjent som «kit» et kjøretøy der man eksempelvis benytter et selvbærende karosseri fra et fabrikklevert kjøretøy og setter dette sammen til et komplett kjøretøy selv. Definisjonen av «kit» vil heller ikke omfatte en ny, eller brukt, fabrikkbygd MC som leveres helt eller delvis demontert for deretter å bli montert av en privatperson.

Nærmere om grensegangen amatørbygg og kit vil bli drøftet i en utfyllende veiledning til endelig forskrift. Herunder vil også vurderingen av om karosseribytte på eks. VW Boble til Beach Buggy, Porsche Speedster o.l. kommer inn under bestemmelsene om amatørbygg eller kit car, eller evt. vurderes i sammenheng med definisjonene av ombygging ved revisjon av kap. 7.

Vi ber også om høringsinstansenes innspill knyttet til hvorvidt kjøretøy i byggesett (kit) bør omfattes av forskriftsforslaget eller ikke, samt merknader til de to foreslåtte alternative definisjonene av kjøretøy i byggesett (kit).

Bokstav c)

Vegdirektoratet har funnet behov for en definisjon av *eget bruk*. Definisjonen er viktig både i forhold til avgrensningen mot å drive med «amatørbygging» i næringsøyemed, og i forhold til hvordan kjøretøyet tillates brukt. Definisjonen viser til begrepet løyvepliktig transport som er hentet fra yrkestransportlova med forskrift.

Yrkestransportlova hjemler at all *persontransport* med motorvogn mot vederlag er løyvepliktig. For bruk av amatørbygde kjøretøy i forhold til hva som er løyvepliktig transport vises det til yrkestransportlova kap. 4 med presiseringer/unntak, for eksempel vurdering av hva som er transport mot vederlag.

Videre følger det av løyveforskriften at vektgrense for løyvepliktig *godstransport* er 3500 kg for bil eller bil med tilhenger. Dette betyr at amatørbygde bil kun kommer inn under kravene til løyve hvis det utføres transport med bil og tilhenger som til sammen har tillatt totalvekt over 3500 kg. Vi kan ikke se at dette skal by på utfordringer i denne sammenheng.

Bestemmelsen annet ledd

For at regelverket for amatørbygg ikke skal kunne benyttes til å undra ordinært produserte kjøretøysom settes sammen utenfor fabrikantens organisasjon fra den vanlige godkjennings-

og registreringsprosessen, er det viktig med en negativ definisjon som klart og tydelig sier hvilke kjøretøy som absolutt ikke skal med i denne ordningen. Jf. § 1, annet ledd, hvor serieproduserte kjøretøy er unntatt fra virkeområdet til forskriften. Dette er likevel ikke til hinder for at et prosjekt som blant annet består av hovedkomponenter fra serieprodusert kjøretøy kan anses som amatørbygg. Her vil graden av egenkonstruksjon være en viktig faktor i grensesettingen.

Denne formuleringen gjør at bytte av hovedkomponent på motorsykkel fortsatt skal behandles etter kjøretøysforskriften kap.7, og ikke etter forskrift om amatørbygg.

Merknad til § 3 Kategorier av kjøretøy:

I forhold til intensjonen med og gjennomføringen av en godkjenningsordning for amatørbygg er det foreslått at ordningen kun skal omfatte nærmere angitte kategorier kjøretøy. Det er i forskriftsforslaget foreslått at ordningen for amatørbygg skal omfatte kjøretøy i kategoriene bil M1 (inntil 3500kg), bil N1 samt motorsykkel L3-4-5e.

Bokstav a)

I henhold til intensjon og bruksområdet for amatørbygde kjøretøy anses det hensiktsmessig å begrense bil for personbefordring til gruppe M1. En slik avgrensning vil medføre at det for gruppe M, kun er «personbiler» med maksimalt 9 sitteplasser i som er omfattet av ordningen, og at kjøretøy i «busskategoriene» M2 og M3 dermed ikke omfattes av ordningen. Vegdirektoratet finner dette å være en naturlig avgrensning da amatørbygde kjøretøy ikke skal kunne benyttes for persontransport i næringsvirksomhet, men ha bruksområde som personbil. Avgrensningen til 3500kg settes av godkjenningstekniske hensyn. Vi viser her til at det vil kunne by på utfordringer knyttet til den forenklete godkjenningsprosessen å kunne verifisere at kjøretøy med totalvekter over 3500kg er konstruert og utrustet på en trafiksikker måte. Særlig kan dette gjelde bremseutrustning og rammekonstruksjoner. Det er også tradisjonelt «lette kjøretøy» som bygges i de land som har tilsvarende regelverk. Det er også for denne type kjøretøy det er erfaringsdata og velprøvde konstruksjonsprinsipper som finnes, noe som i stor grad er en forutsetning for å innføre en forenklet godkjenningsordning. En begrensning til 3500kg harmoniserer også med vektgrensen for N1 kjøretøy.

Bokstav b)

Det har vært diskutert hvorvidt det var behov for at N1 kjøretøy skulle være omfattet av ordningen. Vegdirektoratet viser til at vi er forpliktet til å teknisk klassifisere kjøretøy etter definisjonene i EUs rettsakter. Dette innebærer at et kjøretøy som bygges med varerom, eller plan, av tilstrekkelig størrelse bak forseter, teknisk vil være å klassifisere som et N-kjøretøy. Kjøretøy i gruppe N1 er i stor grad lette kjøretøy bygget etter samme konstruksjonsprinsipper som M1 kjøretøy. Videre viser vi til at N1-kjøretøy er små varebiler, og er kjøretøy som i likhet med M1-kjøretøy i dag ofte benyttes av privatpersoner. Vi finner det naturlig at disse omfattes av forslaget. Vegdirektoratet anser at de samme forhold gjør seg gjeldende i forhold til vektbegrensningen som ligger i kategorien N1 (3500kg), som nevnt over for M1 kjøretøy.

Bokstav c og d)

Det er foreslått at to-hjuls motorsykkel, med eller uten sidevogn, i gruppene L3e og L4e og trehjuls motorsykkel med symmetrisk plasserte hjul (trike) i gruppe L5e) skal omfattes av ordningen. Disse gruppene omfatter de tradisjonelle kategorier motorsykler som i dag bygges om.

Derimot er det ikke foreslått at ordningen skal omfatte firehjuls motorsykkel (L7e), moped (L1e og L2e), lett motorsykkel og mellomtung motorsykkel. Begrunnelsen for dette er blant annet at slike kjøretøy omfattes av et til dels omfattende EU-regelverk vedrørende effektgrenser og/eller antitrimmingsregler som Vegdirektoratet anser det vil være vanskelig å dokumentere/kontrollere og håndheve for amatørbygde kjøretøy. Kjøretøy i disse kategoriene er også omfattet av førerkortregelverk med tillempinger som bygger på kjøretøyenes effekt og/eller konstruktive hastighet. Vegdirektoratet anser at det vil være uforholdsmessig ressurskrevende, både for publikum og Statens vegvesen, å besørge at amatørbygde kjøretøy oppfyller disse kravene.

Vegdirektoratet viser til at det foreligger et forslag til ny MC-forordning, og en mulighet for endringer av kategoriene i bokstav c og d. Det er i forslag til ny forordning ikke foreslått å endre hovedkategoriene L3e og L4e. Det er derimot foreslått å innføre underkategoriene A1 (lett motorsykkel), A2 (mellomtung motorsykkel) og A3 (tung motorsykkel). Når forordningen er endelig vedtatt, vil Vegdirektoratet se på eventuelle behov for endring av kategorier herværende forskriftsforslag skal omfatte.

Kapittel 2 Nærmere om godkjenning

Merknad til § 4 Saksbehandlingsregler:

Bestemmelsen første ledd

At amatørbygde kjøretøy blir produsert enkeltvis og ikke i serie, tilsier at kjøretøyene også må enkeltgodkjennes. Godkjenningsprosedyren vil være den samme som for ordinær enkeltgodkjenning av kjøretøy, men likevel slik at enkelte punkter som følge av at det her er tale om egenprodusert kjøretøy vil kunne kreve ekstra kontroll før endelig godkjenning kan gis.

Av hensyn til både antallsbegrensningen for godkjenning av amatørbygg, og godkjenningens kompleksitet, vil det kun være et begrenset antall trafikkstasjoner som kan foreta godkjenning av amatørbygg.

Bestemmelsen annet ledd

Det foreligger pr i dag en spesialistavtale mellom Vegdirektoratet og Region vest, hvor Statens vegvesens spesialistgruppe for ombygging, oppbygging og reparasjon (SFOOR) er opprettet. I forhold til spesialistavtalens virkeområde, er det naturlig at SFOOR også bistår Vegdirektoratet i utarbeidelse av veiledning og tilsyn ved godkjenning av amatørbygg. Den kompetansen som i dag finnes i SFOOR er direkte overførbart i forhold til behovet ved amatørbygg.

Bestemmelsen tredje ledd

Vegdirektoratet viser til at godkjenning av amatørbygg vil være en unntaksordning fra ordinær godkjenning av kjøretøy. Amatørbygde kjøretøy vil anses som nye kjøretøy som aldri tidligere har vært registrert. Denne vurderingen gjelder selv om mange vil bygge kjøretøy som utseendemessig framstår som eldre kjøretøy. Godkjenningsordningen vil innebære lempninger av de tekniske krav som ellers gjelder for godkjenning av kjøretøy. Videre vil godkjenningsordningen være ressurskrevende for Statens vegvesen både i forhold til søkeprosess og byggekontroller (jf. § 5 og nedenfor).

Vegdirektoratet har vurdert hvorvidt en slik antallsbegrensning skal omfatte *antall søknader pr. år* eller *antall godkjenninger pr. år*.

Dersom antallsbegrensningen knyttes til *antall søknader pr. år* vil man unngå at det settes i gang flere prosjekter enn det Statens vegvesen vil ha kapasitet til å følge opp. Ulempen er likevel at man risikerer at enkelte søker kun for å sikre seg muligheten for å bygge amatørbygg, uten at det foreligger en reell plan for gjennomføring og ferdigstillelse av byggeprosjektet. Fordelen vil være at man unngår at privatpersoner påbegynner et prosjekt Statens vegvesen ikke har ressurser til å følge opp, fordi søkeren blir avhengig av et høyere presisjonsnivå på søknaden enn om man ubetinget kan søke og påbegynne prosjektet.

Dersom antallsbegrensningen knyttes til *antall godkjenninger pr. år* vil dette måtte vurderes opp mot ferdigstillestidspunktet, jf. § 6 om frist for ferdigstillelse. Når et kjøretøy er ferdig og kjørbart, har det lite for seg for den enkelte bygger å måtte avvente endelig godkjenning fordi det i samme periode allerede er utstedt godkjenning for det gitte antall amatørbygg. Videre vil det være store variasjoner i den enkelte byggeprosess og tiden et prosjekt tar.

For Statens vegvesen vil det trolig være enklere å holde oversikt over antall godkjenninger pr. år, og en antallsbegrensning knyttet til godkjenningstidspunktet vil også være enklere i forhold til eventuelle lempeligere tekniske krav, og senere endringer (hovedsakelig skjerpinger) av tekniske krav som evt vil ramme et påbegynt byggeprosjekt. Dette er likevel et praktisk spørsmål som ikke bør være avgjørende i valg av type antallsbegrensning.

Vi ber om innspill fra høringsinstansene på spørsmålet om antallsbegrensning skal være knyttet til *søknader pr. år* eller *godkjenninger pr. år*.

Med hensyn til spørsmålet om det faktiske antallet – uavhengig av om man regulerer antall søknader pr. år eller antall godkjenninger:

I samtale med interesseorganisasjonene NFSOK, Amcar og NMCU har disse vist til at markedet er klart for en godkjenningsordning for amatørbygg, og at en for streng antallsbegrensning vil være u hensiktsmessig. Behovet er stort blant entusiastene. Med bakgrunn i at man i høringsforslaget også søker å omfatte kit i godkjenningsordningen bør antall godkjenninger pr. år vurderes ut fra dette. Vegdirektoratet viser til at det kan være begrenset kapasitet i forhold til Statens vegvesen sin mulighet til oppfølging av det enkelte byggeprosjekt

Bestemmelsen fjerde ledd

Det er foreslått en nærmere beskrivelse av hva søknad om byggeprosjekt skal inneholde. På denne bakgrunn bør det også utarbeides et eget søknadsskjema, og en prosessbeskrivelse, slik at man sikrer at alle relevante opplysninger kommer regionvegkontoret i hende på et tidligst mulig tidspunkt. Søknadsskjema/prosessbeskrivelsen bør angi minimumskravene til hvilke opplysninger som skal foreligge på søknadstidspunktet.

Vegdirektoratet vil likevel ikke hjemle et formalkrav til utforming av søknad om byggeprosjekt. Vi ser det likevel som hensiktsmessig at det utarbeides et forslag til søknadsskjema som ivaretar etatens behov for informasjon, og bevisstgjør søker på den prosessen som skal igangsettes. Et godt utarbeidet søknadsskjema vil synliggjøre mengden forestående arbeid, og også gjøre det lettere for både Statens vegvesen og søker å supplere med ytterligere opplysninger underveis i prosessen. Videre vil etaten på en enklere måte kunne veilede, og vi sikrer generelt en mer ryddig prosess, og enklere kontroller.

I forbindelse med søkeprosessen skal også nærmere angitte komponenter forevises for kontroll ved regionvegkontoret, jf. også andre ledd og behovet for spesialisering av behandling av søknad, kontroll og godkjenning av amatørbygg. For eksempel bør ombygger/søker forevise uslipt chassis, med opphavskvittering, og ikke fremstille et ferdig "restaurert" chassis til førstegangsforevisning. Se nærmere under merknader til § 5.

Vegdirektoratet viser til at det alltid må søkes i forkant av påbegynnelse av byggeprosjekter for amatørbygg, jf. også forslaget § 1 om virkeområde. Det kan derfor ikke søkes om godkjenning av amatørbygg før forskriftsforslaget er vedtatt og trådt i kraft. Endringer som gjøres på kjøretøy før ikrafttredelse av denne forskriften skal derfor vurderes etter kjøretøyforskriften kap 7.

Videre kan det i utgangspunktet ikke søkes om byggeprosjekt på et allerede påbegynt endret kjøretøy. Dette har blant annet sammenheng med endringer som kan gjøres etter kjøretøyforskriften kap. 7, og understøtter behovet for en revisjon av dagens kjøretøyforskrift kap.7 slik at man får klare grenser mellom om-, oppbygging og reparasjon på den ene siden og amatørbygging på den andre siden. Det er likevel på det rene at grensegangen mellom hva som skal vurderes etter herværende forskriftsforslag og hva som vil falle inn under kjøretøyforskriften kap. 7 må trekkes opp i praksis, og at det ikke pr. i dag, før forskriftsforslaget er på plass, vil være mulig å gi en fullstendig grensedragnings for hvert enkelt tilfelle. Mye av denne grensedragningen vil i fremtiden overlates til spesialistfunksjonen.

Interesseorganisasjonen NFSOK har vist til viktigheten av å ha en dynamisk godkjenningssprosess, og et godt prosjekt som gjør at kundene kommer for veiledning, og at god veiledning vil sikre en godkjenning. Vegdirektoratet vil i forbindelse med utarbeidelse av veiledning til godkjenningsordningen søke å imøtekomme disse behovene.

I en veiledning vil det også være behov for å avklare hva som er et ferdig kjøretøy, og når kjøretøyet kan fremstilles til endelig godkjenning. Et minstekrav til et «ferdigstilt kjøretøy» må være at det faktisk er kjørbart.

Bestemmelsen fjerde ledd bokstav a) Identitetsbærende komponenter

Forskriftsforslaget gir en uttømmende oversikt over hva som er å anse som identitetsbærende komponenter.

Vegdirektoratet viser til at det må være en viss troverdighet mht bruk/gjenbruk av deler. Ved igangsetting av et prosjekt må de enkelte komponenter fremvises, hvor man blant annet må se på komponentens alder og tilstand, og for eksempel hvorvidt motoren er overhaldet eller er fremstilt til førstegangs kontroll som en "slitt" komponent. Dersom det avdekkes bruk av nye deler som etter all sannsynlighet er tatt inn fra utlandet, må det foreligge dokumentasjon for at komponentene har vært gjennom momsbehandling hos tollvesenet.

Bestemmelsen fjerde ledd bokstav b Opprinnelse til komponentene

Bestemmelsen lister opp for hvilke komponenter man i byggeprosjektet må dokumentere opprinnelse, se nærmere under bokstav c.

Bestemmelsen fjerde ledd bokstav c Krav til dokumentasjon

Det foreslås å stille krav til dokumentasjon for opprinnelse av de enkelte komponentene, og for anskaffelse. Med opprinnelse mener vi her delefabrikant, eventuell kjøretøytype delen er

ment for eller liknende, samt dokumentasjon for eierforhold til de komponenter som blir benyttet. Det er viktig at det presiseres hvilke krav som skal stilles til dokumentasjon. Kravet til dokumentasjon må være realistisk, og komponentene som det skal dokumenteres opprinnelse/anskaffelse for foreslås å omfatte de identitetsbærende komponentene samt komponentene som er listet opp under denne bokstav.

Vegdirektoratet viser til at det for de nevnte identitetsbærende komponenter bør være en form for dokumentasjon på disse delene eks: kvittering, tollpapirer, med mer. Videre mener Vegdirektoratet at det er flere komponenter enn de identitetsbærende som det bør påvises opprinnelse for; jf. bokstav b.

Vegdirektoratet bemerker at vi først må få avklart hva som skal kreves av dokumentasjon. Hvilke komponenter må vi dokumentere opphav til, og anskaffelse av, før vi går videre til diskusjonen om hva som er tilstrekkelig dokumentasjon. Det kreves med andre ord en nærmere redegjørelse mht dokumentasjon. I denne vurderingen bør inntas forhold til brukte delers opphav, skjønnsutøvelse fra myndighetens side, spørsmål om lemping på dokumentasjonskravet ved eventuell egenerklæring fra prosjekteier, sanksjonsmuligheter ved evt uriktig erklæring.

Det er stilt spørsmål om det er mulig å behovsprøve kravet til dokumentasjon ut fra komponentenes alder. Kravet til dokumentasjon må dessuten knyttes opp til behovet for en viss kontroll i forhold til kriminalitet. Hvordan kan vi få til en amatørbyggordning som både har rimelige krav til dokumentasjon og som bidrar til å hindre kriminalitet? Vegdirektoratet er blant annet kjent med at byggeren i USA må redegjøre for de hovedkomponentene som skal brukes og eventuelt gå til politiet for å få godskrevet komponenten.

En løsning kan være, jf. også over, å kreve egenerklæring på hovedkomponentene, dersom det ikke kan redegjøres for disse med kvittering mm. Dersom det er brukt stjalne deler/feilaktig bruk av komponenter bør man ha sanksjonshjemler med blant annet muligheten for inndragning av kjøretøyet.

Videre er det for entusiastene et behov for å kunne benytte/gjenbruke gamle deler. Hvordan den enkelte bygger forplikter seg i forhold til godkjenningssystemet, må her sees i sammenheng med et eventuelt brukerstyrt system. Interesseorganisasjonen NFSOK har i utredningsarbeidet vist til at de kjenner miljøet og vil ofte vite hvordan en får gode opplysninger om delenes bakgrunn. Organisasjonen viser også til viktigheten av at godkjenningsmyndigheten følger rett praksis, for eksempel felles kriterier ved skjønnsutøvelse, og at myndigheten ikke overdriver dokumentasjonskravet.

Merknad til § 5 Kontroll av byggeprosjekt:

Vegdirektoratet viser til at godkjenning av amatørbygg bør være regulert ved gitte kontroller i hele prosjektperioden. Dette har også sammenheng med forslaget virkeområde, hvor vi innledningsvis har vist til at om- og oppbyggingsarbeid etter dagens ktf kap 7 som går for langt ikke kan medføre godkjenning som amatørbygg, likevel slik at grensdragningen mellom hva som omfattes av forskriftsforlaget og hva som omfattes av dagens kjøretøyforskrift kap 7 vil falle inn under spesialistfunksjonens ansvarsområde, og fremtidige vurderinger.

I forbindelse med utredningsarbeidet ble det diskutert om man skulle fastsette et gitt antall påkrevde kontroller, eller om man heller skulle hjemle en beskrivelse av hva som skal

kontrolleres, dvs hvilket stadium i byggeprosjektet man må fremstille kjøretøyet til kontroll. Statens vegvesen har blant annet behov for å vite når identitet på et kjøretøy er fastsatt, mulighet for å plombere enkelte komponenter, evt prege identitet.

Konklusjonen etter en nærmere drøftelse er, som det fremgår av forskriftsforslaget, at man hjemler på hvilket stadium et kjøretøy skal fremstilles til kontroll, derav gir antall kontroller seg selv. Ved en ytterligere presisering av de nødvendige godkjenningsprosesser er det også klart at kontroll av byggeprosjekt vil være den samme for både bil og MC. Både bransjen og godkjenningsmyndigheten er enig i at det er viktig med veiledning i forhold til hva som kan godkjennes, både før og under søkeprosessen.

Bestemmelsen første ledd

Trinn i byggeprosessen for både amatørbygd bil og motorsykel.

1. Oppstart og bygging

- a) **Søknad med oppstartkontroll.** Her bør opphav til hovedkomponenter som er tilgjengelige kontrolleres, øvrige, nye eller brukte, hovedkomponenter sjekkes ut underveis (byggeren har varslingsplikt underveis). Ved behandling av søknaden, bør det også vurderes sannsynlighet for gjennomføring, jf. at det er krav til betaling av gebyr allerede på søknadstidspunktet.
- b) **Ferdig sveist ramme/bærende konstruksjon /karosseri** (ikke slipte sveiser). Dokumentasjon på kjøp av delene tas med. (Vi bemerker at dokumentasjonskontroll vil være gjentakende for alle trinn i byggeprosessen.)
Ved bruk av ferdigprodusert ramme kan i enkelte tilfeller kontroll a og b kunne tas samtidig. Vilårene for dette vil framgå av kontrollveiledningen.
- c) **Ferdig sammensatt kjøretøy.** Braketter, rør osv må være mest mulig på plass – her tildeles og preges chassisnummeret. Evt merking av komponenter må være mulig å lese. Det anbefales at kjøretøyet ikke er ferdiglakkert/overflatebehandlet da det fortsatt må kunne påregnes justeringer i konstruksjonen.
- d) **Sluttkontroll av ferdig kjørbart kjøretøy.** Kjøretøyet må være fullstendig kjørbart og med varige løsninger (dvs: krav til innvendig/utvendig utforming, betjeningsinnretninger, lyktemontering mm må være oppfylt).

Kontrollene som beskrevet i punkt a – d er minimumskravet til visninger av et byggeprosjekt. Understallsnummer tildeles i forbindelse med kontroll d (jf. § 5 bokstav d), dvs. når prosjektet vurderes å gå fra prosjekt til ferdig kjørbart kjøretøy. Det en fordel at understallsnummer tildeles på et tidspunkt der det er praktisk å få det innpreget på rammen eller annen bærende konstruksjon før siste sluttmontering og lakkering av kjøretøyet. Vi bemerker i den forbindelse at en sluttkontroll etter bokstav d ikke innebærer at kjøretøyet kreves ferdig lakkert, og at tildeling av understallsnummer først på dette tidspunkt derfor ikke bør by på noen problem. For øvrig viser vi til § 7 om overdragelse av byggeprosjekt.

2. Innlegging av godkjenning i Autosys, og melding til tollvesenet.

Kjøretøyet meldes inn i motorvognregisteret i henhold til rutinene for Autosys enkeltgodkjenning. I følge rutinene må den som melder kjøretøyet til registrering (vareier) også registreres. Kjøretøyet må nå behandles av tollvesenet før det kan registreres på eier og vognkort utstedes.

Vegdirektoratet anser at vognkort må være utstedt på søker/bygger før definisjonens begrep *førstegang registreres på enkeltperson for eget bruk* er tilfredsstilt, og kjøretøyet dermed er ferdigstilt.

Bestemmelsen tredje ledd

I forhold til definisjonen av eget bruk foreslås det at dersom en enkeltperson har fått innvilget en søknad, kan denne personen ikke søke om igangsetting av et nytt prosjekt før det første prosjektet er ferdigstilt. Vi ser at dette kan by på en utfordring i forhold til når et byggeprosjekt må kunne anses som så ferdigstilt at ny søknad kan fremmes. Vegdirektoratet mener derfor at det er riktig å definere ferdigstilt strengt i denne sammenheng, slik at det betyr at sluttkontroll er gjennomført, med godkjent resultat, og at kjøretøyet er registrert på søkeren. Alternativt må byggeprosjektet være endelig overdratt til ny eier, jf. forslaget § 7.

Merknad til § 6 Frist for ferdigstilling av byggeprosjektet:

Det er foreslått at kjøretøyene skal endelig godkjennes innen henholdsvis 5 og 3 år av flere hensyn. Erfaringsmessig vil langvarige byggeprosjekt endre karakter i løpet av byggeperioden. Videre vil det forekomme endringer i tekniske krav, og endring i hva som er hensiktsmessig/trafiksikkerhetsmessig gunstig byggemønster.

Det er likevel foreslått at man kan søke om forlengelse for ferdigstilling av prosjekt slik at regionen kan foreta en konkret helhetsvurdering av prosjekt sammenstilt med endringer i regelverket etter at prosjektet startet opp.

Merknad til § 7 Overdragelse av byggeprosjekt:

Vegdirektoratet finner det hensiktsmessig å regulere hvordan et påbegynt byggeprosjekt kan overdras til ny eier. Ved slik overdragelse kreves det ny behandling av søknad med tilsvarende betaling av gebyr for behandlingen.

Dersom understellsnummer er tildelt, sluttkontroll er gjennomført etter § 5 første ledd bokstav d og kjøretøyet er registrert på søker, vil salget derimot være omfattet av ordinære regler for overdragelse av kjøretøyet.

Merknad til § 8 Gebyr:

Vegdirektoratet mener det må fastsettes egne gebyrsatser for godkjenningssprosessen knyttet til amatørbygg. Vi viser i den forbindelse til at slike særlige gebyrsatser foreligger i både England og Sverige.

Både størrelsen på gebyret og tidspunktet for betaling av gebyr er drøftet med interesseorganisasjonene i forbindelse med utredningsarbeidet. Gebyret må betales ved søking, og betales ikke tilbake ved avslag på søknaden, for å sørge for at den enkelte søker ikke påbegynner en søknadsprosess eller et byggeprosjekt før man har foretatt grundige vurderinger i forkant, samt for å unngå at det blir spekulasjoner ved igangsettelse av et byggeprosjekt.

Det foreslås at gebyret deles i to, slik at første del av gebyret dekker kostnaden ved søknad og mellomkontrollene, (§ 5 bokstav a-c) og del to dekker sluttkontrollen (§ 5 bokstav d). Jf. forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil § 20 fjerde ledd. Vi søker her å hjemle enkeltgodkjenningssatsen i forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil § 20 fjerde ledd direkte inn i godkjenningssprosessen for amatørbygg slik at dette gebyret er klart hjemlet.

Pr i dag er satsen for enkeltgodkjenning etter forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil § 20 fjerde ledd på 470,-. Dersom del to av gebyret ved godkjenningsprosessen for amatørbygg kun skal omfatte denne delen, blir muligens første del av gebyret uforholdsmessig høy i forhold til igangsetting av et prosjekt. Vi vil derfor se nærmere på dette ved endelig fastsettelse av delingen av gebyret. Ved endelig fastsettelse av gebyret og angivelse av delinnbetaling kan det være aktuelt å vurdere en noe jevnere fordeling av satsene for byggetrinnskontroll (§ 5 bokstav a-c) og sluttkontroll (§ 5 bokstav d).

Størrelse på gebyr

Vegdirektoratet viser til etatens arbeid med kostnadsriktige gebyrer, og finner viktigheten av at også gebyr for godkjenningsprosessen av et amatørbygg skal være kostnadsriktig, og dekke de utgifter godkjenningsmyndigheten har i forbindelse med prosessen, men ikke være en inntektspost for staten. Det bør i forbindelse med gebyrfastsettelsen gjøres en kostnadsoversikt over aktuelle kostnader godkjenningsmyndigheten faktisk har. Basert på erfaringene med dagens behandling av omfattende ombyggingssaker, anslås tidsforbruk til kontrollene i henhold til § 5, bokstav a-c å være 10/12 timer for motorsykkel og bil.

I Sverige må amatørbygde kjøretøy gjennom kontroll hos *Sveriges fordonbyggares riksförorganisation*, *Bilprovningen* eller annet kontrollorgan, samt behandling hos *Transportstyrelsen*. Pr. oktober 2012 medfører dette en kostnad på noe over åtte tusen kroner for bil og nesten syv tusen for motorsykkel.

Merknad til § 9: Krav til registrering, oppfølgingskontroll og periodisk kontroll av godkjente kjøretøy:

Bestemmelsen annet ledd

Det foreslås at godkjente amatørbygg fremstilles til en gebyrfri to-årskontroll. Kontrolltidspunktet er den måneden som er 2 år fra registreringsdato, samt månedene før og etter denne. Kontrollen utføres av de kontrollørene som arbeider med kontroll av amatørbygg og skal avdekke om de komponenter som man har benyttet seg av, og de konstruksjonsmessige løsninger som er valgt, over tid er hensiktsmessige og at kjøretøyet ikke utgjør en trafikkfare. Hovedmålet med slik kontroll er likevel å skaffe både etaten og bruker kunnskap om kjøretøyet, og alternative konstruksjonsløsninger. At man ikke vil anbefale samme byggemønster for fremtiden er derimot ikke grunnlag for å nekte videre bruk av kjøretøyet. Kun direkte trafikkfarlige forhold må utbedres/bygges om før videre bruk.

Bestemmelsen tredje ledd

Etter endt to-årskontroll vil kjøretøyene omfattes av ordinær PKK-ordning. Vi ser her behov for å utarbeide veiledning for kontrollorgan som skal gjennomføre PKK for amatørbygg. Tidsmessig vil dette behovet ligge flere år frem i tid, og det foreligger derfor ikke utkast til slik veiledning i forbindelse med denne høringen.

Bestemmelsen fjerde ledd

Det er her presisert at amatørbygg vil anses om nytt, dvs. at kjøretøyet ved godkjenning i utgangspunktet skulle tilfredsstille de kjøretøytekniske krav som gjelder for nybil, og betalt full avgifts, samt krav til PKK, jf. ovenfor. Dette forskriftsforslaget regulerer en egen godkjenningsordning og tilpasning av tekniske krav. I forhold til avgift foreligger det her en dialog mellom interesseorganisasjonene og TAD.

Merknad til § 10 Forhold til øvrig teknisk regelverk:

Ingen merknader.

Kapittel 3: Tekniske krav til godkjenning for amatørbygg

De tekniske krav til amatørbygg foreslås inndelt etter følgende kategorier: generelle tekniske bestemmelser, konstruktive bestemmelser og miljøkrav. Vi finner at dette er en hensiktsmessig deling for å unngå at bestemmelsen om tekniske krav ellers blir lang og uoversiktlig. Videre reflekterer dette den inndelingen EU benytter i sine rettsakter når det gjelder tekniske krav til kjøretøy.

De tekniske kravene som det henvises til er i noen grad generelle og overordnede. Det vil derfor være behov for en mer detaljert kontrollveiledning som beskriver kontrollmetoder og prosedyrer. Dette for å sikre likebehandling og forutsigbarhet for de som bygger slike kjøretøy. SFOOR har påbegynt arbeidet med å utarbeide en slik kontrollveiledning, etter mal fra andre lands tilsvarende ordninger.

De tekniske krav som gjelder etter denne forskriften ved innvilgelse av søknad om byggeprosjekt skal være oppfylt ved godkjenning av byggeprosjektet. Dette gjelder selv om det foretas endringer i teknisk kravnivå i byggeperioden. Ved fornyet søknad, for eksempel ved overdragelse av et byggeprosjekt etter forskriften § 7, skal det likevel vurderes om nyere tekniske kravnivå skal være tilfredsstillende for et gitt byggeprosjekt.

Vi bemerker for øvrig at forslag til forskrift §§ 11, 12 og 13 bokstav e, l, o, r 3. ledd nr. 1 a og s er drøftet med NFSOK i forbindelse med utredningsarbeidet.

Merknader til § 11 Overordnede krav

Denne bestemmelsen gir de overordnede kravene som gjelder for amatørbygde kjøretøy og viser til kjøretøyforskriften som det nasjonale regelverket som videreføres som gjeldende krav for amatørbygde kjøretøy. Det vises til kjøretøyforskriften 4. oktober 1994 nr. 918 slik den lyder ved ikrafttredelse av ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil 15. september 2012.

Videre er det listet opp en rekke bestemmelser det ikke kan gjøres unntak fra. Dette er generelle bestemmelser gjeldende for alle kategorier kjøretøy slik som eksempelvis krav om godkjenning før kjøretøy tas i bruk, krav til kjøretøy i bruk, krav om ny godkjenning ved ombygging av kjøretøy, definisjoner av kjøretøygrupper, generelle krav til konstruksjon og bærende konstruksjoner.

Det vises også til at amatørbygd kjøretøy skal tilfredsstillende de tekniske kravene i kjøretøyforskriftens kapitler 9-50 som det er henvist spesielt til i forskrift om amatørbygde kjøretøy. Disse kravene vil bli nærmere omtalt enkeltvis, jf. nedenfor.

Bestemmelsen tredje ledd

Ordlyden i kjøretøyforskriftens kap. 9, jf. også vegtrafikklovens § 13, er tatt inn i denne forskriften § 11, tredje ledd. Videre er det tatt inn en tilleggsformulering om at amatørbygd kjøretøys miljø- og trafikksikkerhetssegenskaper skal være ivaretatt opp til dets konstruktive hastighet. Vegdirektoratet anser at det er hensiktsmessig å ha en bestemmelse for amatørbygde kjøretøy, som ikke har en stor fabrikant bak seg eller er underlagt de samme system for produktutvikling og kontrollmetoder som typegodkjente kjøretøy, der det fremgår at kjøretøyet skal ha egenskaper som gjør det både miljøvennlig og trafikksikkert opp til dets konstruktive (maksimale) hastighet. En slik bestemmelse vil kunne fungere som en sikkerhetsventil dersom det fremstilles kjøretøy som, isolert sett, tilfredsstillende hvert av de kontrollpunkter som fremgår av denne forskrift, men som samlet sett ikke fremstår som

miljømessig eller trafiksikkerhetsmessig forsvarlig. Eksempler på dette kan være kjøretøy som har en konstruktiv hastighet på rundt 200km/t, men som har kjøreegenskaper, eller konstruksjonsprinsipper, som gjør det uegnet for hastigheter over 60km/t.

Regelverket for amatørbygde kjøretøy er basert på at det er tradisjonelle kjøretøygrupper som kan bygges etter anerkjente prinsipper og godkjennes for bruk på offentlig veg. Ved å ha de overordnede kravene, med etterfølgende tekniske krav, vil man kunne forhindre at det bygges badekar eller sofa med hjul og motor som, isolert sett, tilfredsstillende de noe mer lempelige tekniske kravene til amatørbygde kjøretøy men som ikke har forsvarlige trafiksikkerhetsegenskaper ved bruk i normal trafikk. Samme formulering finnes for øvrig også i det svenske regelverket om amatørbygde kjøretøy.

Merknader til § 12 Krav til motor og miljø

Bokstav a) første ledd

Det er foreslått å begrense type fremdriftskilde til forbrenningsmotor (bensin/diesel) og elmotor med akkumulator (batteri) som energikilde. Bakgrunnen for dette er blant annet hensynet til en godkjenningsprosess som er gjennomførbar uten det betydelige ressurskrevende arbeidet det vil være å vurdere alternative fremdriftskilder og ny teknologi. Det vil også kreve et betydelig mer omfattende regelverk dersom man skal ta hensyn til at andre typer fremdriftskilder skal kunne godkjennes. Vegdirektoratet anser at regelverket for amatørbygde kjøretøy ikke skal ha som formål å legge til rette for en forenklet godkjenningsprosess for ny/alternativ teknologi. En forenklet godkjenningsprosess er i hovedsak begrunnet i at kjøretøyene bygges etter anerkjente prinsipper, noe som bidrar til å kunne forsvare et lempeligere kontrollregime. For ny/alternativ teknologi vil man ikke ha dette erfaringsgrunnlaget som bakgrunn for å kunne vurdere de tekniske løsningene som er benyttet, og det må derfor vurderes spesielt i hvert enkelt tilfelle om ønsket løsning er tilstrekkelig utprøvd/dokumentert.

Godkjenningsprosesser for ny/alternativ teknologi er dessuten beskrevet i artikkel 20 i direktiv 2007/46/EF. Det stilles der krav både til de miljø- og trafiksikkerhetsmessige aspektene ved slik teknologi, samt at det er foretatt tester som dokumenterer dette.

Det stilles generelt strenge krav til el-kjøretøy, blant annet på grunn av fare for brann. Det er derfor også for amatørbygde biler viktig å stille strenge krav på dette området. Vegdirektoratet ønsker derfor å opprettholde den praksis som er etablert i forhold til godkjenning av elektrisk drevne kjøretøy. Arbeidet med å implementere ECE 100 i norsk regelverk vil følges opp slik at også amatørbygde kjøretøy må følge dette regulativet. I og med at vårt regelverk for elektriske kjøretøy generelt er uferdig og under utarbeidelse bør henvisning til EU/ECE-regelverk for amatørbygde kjøretøy i forhold til elektrisk framdriftsmotor og batteripakke utformes tilsvarende gjeldende regelverk for andre kjøretøy.

Bokstav a) annet ledd

Vegdirektoratet foreslår for bil en motoreffektgrense på 15kW/100kg tilsvarende regelverket i Sverige. Begrunnelsen for dette er blant annet at et amatørbygd kjøretøy ikke blir testet i henhold til varmkjøringskravene.

I forbindelse med utredningsarbeidet mener NFSOK at den foreslåtte effektgrensen på 15kW/100kg egenvekt er lav, og en burde kunne godkjenne 20kW/100kg. Det vises blant annet til at det svenske regelverket tillater dette. NFSOK poengterer også at en for lav tillatt effektgrense kan medføre at de amatørbygde bilene blir vektet opp for å kunne få høyere

effekt. Man kan da risikere at det benyttes en "visningsmotor" ved godkjenning. NFSOK foreslår at dersom kjøretøyet har bedre bremses, må man også kunne vurdere økning av effekt.

Vegdirektoratet vil vurdere å øke krav til bremseeffekt ved økning av motoreffekt. Det vises til at det svenske regelverket skjerper retardasjonskravet (fra $5,8\text{m/s}^2$ til $7,5\text{m/s}^2$) dersom bil skal godkjennes med effekter over $15\text{kW}/100\text{kg}$ og på inntil $20\text{kW}/100\text{kg}$. Dette bremsekravet skal oppnås uten låsing av hjul. Vegdirektoratet er av den oppfatning at dersom effektgrensen skal økes til $20\text{kW}/100\text{kg}$ så må dette gjenspeiles i et økt krav til retardasjon, på samme måte som det svenske regelverket. Dette vil bli nærmere utredet. Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes tilbakemelding på dette punktet.

Det er i samråd med NFSOK foreslått en effektgrense på $50\text{kW}/100\text{kg}$ for motorsykel. Vegdirektoratet ønsker høringsinstansenes tilbakemelding på om dette er for høyt. Både for bil og motorsykel vil selvsagt også de generelle konstruksjonskravene gjøre seg gjeldende når det gjelder dimensjonering av ramme/bærende konstruksjon, slik at motorer med uforholdsmessig høyt dreiemoment som har uheldig påvirkning på bærende konstruksjoner og/eller kjøreegenskaper, ikke nødvendigvis kan godkjennes selv om motoreffekten ligger innenfor de gitte rammer. Det samme vil kunne være tilfelle ved bruk av motor med uhensiktsmessig motorkarakteristikk som gir vanskelige/uforutsigbare kjøreegenskaper. Dette vil eksempelvis være motorer beregnet for bruk i motorsportssammenheng og/eller som har et kort utnyttbart turtallsområde. Motorer med unormalt bratt effekt-/dreiemomentkurve vil kunne gi vanskelige kjøreegenskaper. Motor må være satt opp for bruk på offentlig veg og gi forutsigbare og kontrollerbare kjøreegenskaper.

Fabrikantbegrepet i forhold til kjøretøyforskriftens § 23-1 nr. 1 og § 23-5 nr. 2 er presisert slik at det ikke skal oppstå tvil om hvem som anses som fabrikant i forhold til motor.

Dersom det blir engangsavgift for amatørbygde kjøretøy der slagvolum og/eller effekt er en del av avgiftskomponentene vil en av konsekvensene være at det er behov for at effekt er fastsatt etter kjøretøyforskriften § 23-1 nr. 3 eller § 23-5 nr. 2. Vegdirektoratet legger opp til at, dersom man benytter en komplett motor fra et eksisterende kjøretøy med tilhørende komponenter (elektronikk, innsug, avgass osv.), så kan effekten som er oppgitt fra motorfabrikant legges til grunn. Det samme vil kunne gjøres gjeldende ved bruk av komplett motor levert fra fabrikantenes ettermarkedsavdelinger (eks. Ford Racing) og der effekt er oppgitt for den ferdigbygde motorenheten. Dersom det benyttes delvis oppbygd motor, eller motor er endret utover originalspesifikasjonen, så må det fremlegges en effektmåling i samsvar med bestemmelsene i hhv. § 23-1 nr. 3 eller § 23-5 nr. 2.

Dersom effekt og/eller slagvolum ikke blir en del av avgiftskomponenten for amatørbygde kjøretøy vil Vegdirektoratet vurdere hvorvidt svinghjulseffekt, beregnet etter ISO standard, ut fra måling av hjuleffekt foretatt på rullende landevei kan legges til grunn.

Bokstav b)

Det foreslåtte støykravet tilsvare det som gjaldt fra 1.1.1972 til 31.12.1978 for nye personbiler. Vegdirektoratet anser at denne støygrensen angir et støynivå som ikke gir unødig sjenerende støy for samfunnet, samtidig som den ikke i for stor grad vanskeliggjør bygging av amatørbygde kjøretøy. Det er også tatt hensyn til antallsbegrensningen som er foreslått. Til sammenlikning er dagens krav for godkjenning av nybil som ikke omfattes av denne forskriften 74db(A) .

Standstøy skal oppgis i vognkort for å gi en kontrollverdi ved periodisk kjøretøykontroll og/eller ved brukskontroll.

Bokstav c)

Det foreslåtte avgasskravet tilsvarer de krav som gjelder for øvrige kjøretøy i bruk og er lempeligere enn de krav som stilles til en fullverdig måling ved typegodkjenning. Vegdirektoratet finner likevel at disse kravene er på et forsvarlig miljømessig nivå, sett i forhold til det begrensede antall kjøretøy som tillates amatørbygd..

Dette innebærer at det tillates brukt bensinmotor med forgasser uten katalysator. Det vil selvfølgelig også kunne brukes motor med avansert system som har treveiskatalysator med lambdasondestyring.

Bokstav d)

De generelle kravene til kjøretøyets ledningsnett og elektromagnetisk støy gjelder også for amatørbygde kjøretøy. I hovedsak anser Vegdirektoratet at disse kravene imøtekommes ved bruk av elektriske komponenter beregnet for bruk på kjøretøy og som har dertil egnet demping av elektromagnetisk støy.

For kjøretøy med konvensjonell (gammeldags) teknologi uten nevneverdig bruk av elektronikk, og som har dertil egnet demping av utsendelse av elektromagnetisk støy, anses kravene som oppfylt. Dersom det benyttes elektronisk motorstyring, gasspedal mm vil utstyr som i sin helhet er hentet fra kjøretøy beregnet på det europeiske markedet anses å oppfylle kravene. Vegdirektoratet vil undersøke nærmere i hvilken grad utstyr for andre markeder, særlig det amerikanske og japanske, har tilsvarende krav til elektromagnetisk beskyttelse.

For kjøretøy der det skal benyttes trådløs overføring mellom eksempelvis betjeningsinnretninger og tilhørende komponenter må det sikres at disse komponentene opererer på frekvenser som er lovlige i Norge/Europa, og at de ikke forstyrrer annet materiell og/eller ikke kan bli forstyrret/påvirket av andre kilder. Se frekvensliste og nærmere regler i R&TTE- forskriften.

http://lovdata.no/cgi-wift/wiftldles?doc=/app/gratis/www/docroot/for/sf/sd/sd-20000620-0628.html&emne=radio*%20%2b%20og*%20%2b%20teleterminal*&

Vegdirektoratet søker å avklare nærmere med Post- og teletilsynet de krav som stilles i nevnte direktiv og forskrift.

Merknader til § 13 Funksjonelle sikkerhetskrav m.m.

Bokstav a)

Det vises til de generelle kravene om konstruksjon i kjøretøyforskriftens § 11-1. Denne bestemmelsen gir overordnede krav til kjøretøyets konstruksjon. Dette kravet skal ivareta at kjøretøyet blir bygget på en slik måte at bærende konstruksjon er dimensjonert for kjøretøyets vektor og de belastninger det kan utsettes for. Kjøretøyets konstruksjon må også ta hensyn til egenskaper ved sammenstøt/kollisjon slik at rattstamme, motor osv. ikke forskyves unødige langt.

Dersom et kjøretøys bærende konstruksjoner er bygget etter anerkjente prinsipper og med vanlig brukte materialer for konstruksjonen vil dette normalt anses å tilfredsstille de generelle konstruksjonskravene. Motoreffekt og dreiemoment vil også være faktorer som må tas med i

vurderingen av bærende konstruksjoner. I de tilfeller der bygger ønsker å benytte utradisjonelle konstruksjonsprinsipper og/eller materialer, må det påregnes at styrke og egnetet i større grad må underbygges/dokumenteres ved hjelp av beregninger.

Bokstav b)

Ingen merknader.

Bokstav c)

Ingen merknader.

Bokstav d)

Ingen merknader.

Bokstav e)

Forslaget hjemler *funksjonskrav* til klemsikring i direktivet, men krever ikke fullverdig oppfyllelse av angitte direktiver. Hensikten med dette kravet er å ha en form for klemsikring dersom det er montert elektrisk (eller betjent av annen kraftkilde enn manuell) soltak, vinduer eller lignende.

Bokstav f)

For amatørbygg som har dører skal disse i utgangspunktet være hengslet i forkant, jf. kjøretøyforskriften § 17-2. Bestemmelsen gjelder også på lukket motorsykkel.

Dører hengslet i bakkant tillates i utgangspunktet ikke etter § 17-2. Dersom slike dører likevel tilfredsstillers funksjonskravene i ECE Reg 11.02, kan amatørbygd kjøretøy godkjennes med dører hengslet i bakkant. Topphengslede dører må også vurderes i forhold til de samme kravene til funksjon og sikkerhet, spesielt muligheten for nødutgang dersom kjøretøyet velter.

Vegdirektoratet vil se nærmere på funksjonskravene i forbindelse med utarbeiding av veiledning til godkjenning av amatørbygg.

Bokstav g)

Antallet sitteplasser skal fastsettes av godkjenningsmyndigheten da amatørbygde kjøretøy ikke har ordinær fabrikant. Sidevendte sitteplasser godtas ikke ut fra trafiksikkerhetsmessige hensyn.

Bokstav h)

Ingen merknader.

Bokstav i)

Ingen merknader.

Bokstav j)

Ingen merknader.

Bokstav k)

Ingen merknader.

Bokstav l)

Ingen merknader.

Bokstav m)

Lys skal ha farger som angitt i kjøretøyforskriftens kapittel 28. E-/e-merkede (evt. DOT-merkede) lykter med riktig farge og montering vil tilfredsstillende kravene. Kravet til lysutstyr er i prinsippet likt minimumskravet etter direktiv 76/756/EØF med endringer, som vil si ECE 48, det er likevel valgt å henvise til teksten i kjøretøyforskriften. Kjøretøyforskriften § 28-3 sammen med §§ 28-4 – 28-9 gir tilsvarende krav til lysutstyr som gjeldende internasjonale rettsakter, men teksten er mer tilgjengelig for amatørbyggeren.

Bokstav n)

Ingen merknader.

Bokstav o)

Det er av miljømessige hensyn foreslått at klimaanlegg på amatørbygde kjøretøy ikke kan påfylles fluorholdige kjølemedier med en GWP-verdi på mer enn 150. Vegdirektoratet finner ikke grunnlag for lempeligere krav for amatørbygde kjøretøy på dette punktet. Dette fordi klimaanlegg antas å bli kjøpt som ferdige komponenter som settes sammen og installeres i det amatørbygde kjøretøyet.

Bokstav p)

Ingen merknader.

Bokstav q)

Rattstamme med støtabsorberende funksjon som hentes fra fabrikklevert kjøretøy anses å oppfylle kravene i forskriftsforslaget.

Med rattstamme som gir tilsvarende beskyttelse tenkes det eksempelvis på rattstamme som har vinkelledd med sideforskyvning i forhold til styresnekke/tannstang. Dvs. at kollisjonskrefter ikke overføres rettlinjet fra styresnekke/tannstang og mot rattstamme.

Bokstav r)

Ingen merknader.

Bokstav s)

Ingen merknader.

Merknad til § 14 Generelle krav til konstruksjon:*Bokstav a, b og c*

Kravene til merking av kjøretøyet innebærer at ramme, eller annen egnet del på bærende konstruksjon, skal ha innpreget understellsnummer samt at merke og typebetegnelse skal være påført kjøretøyet, eksempelvis på fabrikkasjonsplate. Statens vegvesen har klarlagt at det kan tildeles egen WMI kode (World Manufacturer Identifier) som kan benyttes for amatørbygg og kit kjøretøy. Dette innebærer at Statens vegvesen tildeler understellsnummer med 17 siffer i henhold til WMI kode. Søknad om tildeling av en WMI er oversendt Standard Online AS, Derfor er de oppførte betegnelsene i § 14 foreløpige, og vil bli rettet når kode er tildelt.

Ved tildeling av VIN (vehicle identification number) skal den som er prosjekteier på dette tidspunktet oppføres som melder på bankett 221 – Melding til avgiftsberegning og registrering, videre skal kjøretøyet på dette tidspunktet meldes til tollvesenet som kjøretøy, dette tilsvarer importtidspunktet for kjøretøy som importeres.

Dersom ramme allerede har innpreget 17 siffrers understellsnummer iht. WMI, foreslås det at fabrikant og understellsnummer endres i henhold til prosedyre om dette i direktiv 2007/46/EF vedlegg XVII nr. 4.

Vegdirektoratet vil vurdere hvilke deler av VIN som skal tildeles, og eventuelt om deler av nummeret kan velges av byggeren. Det vil også vurderes om vi skal kode amatørbygg og kit hver for seg.

Kjøretøy godkjent etter denne forskriften skal være utstyrt med en fabrikkasjonsplate i henhold til forordning (EF) 19/2011. Statens vegvesen vil vurdere om det skal utarbeides en felles mal for fabrikkasjonsplaten som skal benyttes. Nedenfor vises eksempel på utforming av fabrikkasjonsplate etter forordning (EF) 19/2011.

STELLA AUTO S.P.A
e3*2007/46*0004
ZFS159000AZ000055
1 850 kg
3 290 kg
1 - 1 100 kg
2 - 880 kg

Model of a manufacturer's statutory plate for a vehicle of category M1 type-approved in Italy

Bokstav d)

NFSOK viser til at standard for vektfordeling i USA er “75 kg pr passasjer x antall passasjerer, pluss 10 kg bagasje per person”. Statens vegvesen viser til viktigheten av å ha kjøretøy som lar seg bruke. Vegdirektoratet poengterer at vektangivelse i EU er minimumsgrenser og ikke maksimumsgrenser, jf. også vektangivelser på campingbil.

Denne bokstav er utformet for å gi godkjenningmyndigheten hjemmel til å fastsette de tillatte vektene på et amatørbygg selv om byggeren ønsker større vekter enn det som anses forsvarlig. Det foreligger en forvaltningspraksis på dette i forhold til import av veterankjøretøy med mangelfulle tekniske data. Videre gir siste strekpunkt hjemmel til å fastsette for eksempel tilhengervekter dersom kjøretøyet er konstruert for å trekke tilhenger.

Bokstav e

Ingen merknader.

Bokstav f)

Ingen merknader.

Bokstav g)

Ingen merknader.

Bokstav h)

Ingen merknader.

Bokstav i)

Ingen merknader.

Bokstav j)

FIA er forkortelsen for Fédération Internationale de l'Automobile FMVSS – Federal Motor Vehicle Safety Standards er tekniske standarder i USA.

Bokstav k)

Ingen merknader.

Bokstav l)

Ingen merknader.

Kapittel 4: Avsluttende bestemmelserMerknad til § 15

Oversikt over byggeprosjekter/innvilgede søknader må sees i sammenheng med antallsbegrensningen i § 4. Det må, uavhengig av hvilken løsning for antallsbegrensning vi velger, føres oversikt over antallet i den enkelte region.)

Søknader/registeret skal behandles i forhold til den arkiv-/dokumentinstruksen som til enhver tid er gjeldende.

Merknad til § 16

Ingen merknader.

Ytterligere merknader:

Forskriftsforslaget er forankret i ny forskrift for godkjenning av bil og tilhenger til bil § 9 siste ledd.

Unntaksbestemmelser:

Det er ikke foreslått en egen unntaksbestemmelse i forslaget til forskrift. Dette beror blant annet på at en godkjenning av amatørbygg i seg selv er en unntaksordning fra krav om ordinær godkjenning. Vi finner derfor ikke grunnlag for å avvike fra de tekniske kravene som er foreslått innført for amatørbygg. For øvrig er det et begrenset behov for unntaksbestemmelser i forhold til saksbehandlingsregler.

Forslag til ny forordning for motorsykkler og spørsmål om amatørbygg:

I forbindelse med EUs arbeid med forslag til ny forordning for motorsykler er det tatt med at forordningen også skal være tilpasset enkeltgodkjenning, og i denne sammenheng er kjøretøy bygget av eier/amatørbygg drøftet. Vi vil utdype dette nærmere i vårt eget arbeid med implementering av forordningen i norsk rett.

Nærmere om standarder:

I all hovedsak knytter de tekniske krav til amatørbygg seg til vurderinger som kan foretas av Statens vegvesen kontrollører opp mot nærmere beskrivelser av tekniske krav i forskriften §§ 12-14. På tilsvarende måte som det er angitt i kjøretøyforskriften, og for noen få krav i forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil, vil ethvert dokumentert oppfylt kravnivå etter en EU-rettsakt kunne legges til grunn istedenfor kravet i §§ 12-14. Tilsvarende gjelder for ECE-regulativ som er implementert i norsk rett.

Med andre ord vil en komponent eller et system som er godkjent i henhold til en EU-rettsakt eller et ECE- regulativ anses som godkjent. Kontrollen vil da omfatte at komponent/system er riktig dimensjonert og korrekt montert. Se også tilsvarende kravområde i kjøretøyforskriften for hvilke internasjonale rettsakter som kan erstatte de nasjonale kravene som er oppgitt der.

Der hvor innholdet i andre lands tekniske forskrifter er kjent og samsvarer med kravene som stilles i denne forskrift kan disse benyttes tilsvarende for komponent/system. Tilsvarende gjelder for andre internasjonale standarder som er omtalt ovenfor.

Vedtak og klage:

Vegdirektoratet viser til at det er foreslått hjemlet krav til kontroller av byggeprosjektet, jf. forslaget § 5. Både i den forbindelse og i forhold til forslaget § 4 blir det et spørsmål om hvorvidt det treffes vedtak underveis ved byggeprosjektkontrollene. Det er viktig både for kontrollen av byggeprosjektet, saksbehandlingsreglene etter forvaltningsloven, for den enkelte privatperson og for godkjenningmyndigheten å ha et ryddig forhold til når det fattes et vedtak etter forvaltningsloven, som kan påklages.

Basert på erfaring fra ombygging av kjøretøy regulert av kjøretøyforskriften kap 7 er det viktig å være bevisst på forskjellen på å veilede søkeren og å fatte vedtak. Det er også viktig å klargjøre overfor søkeren omfanget av et positivt svar på søknad om å starte opp et amatørbygg. Som drøftet under merknader til § 11 Overordnede krav, spesielt tredje ledd, er det visse momenter ved kjøretøyets egenskaper som ikke kan godkjennes før det ferdige kjøretøyet er kontrollert og prøvekjørt.

Et positivt svar på søknad om amatørbygg vil bære mer preg av å være en avtale mellom søker og SVV enn et vedtak. På dette tidspunktet vil det sannsynligvis ikke foreligge noen deler av byggeprosjektet som betingelsesløst kan betegnes som godkjent. Endelig godkjenning vil være avhengig av at kjøretøyet bygges som avtalt med god håndverksmessig utførelse, og at sluttkontrollen som blant annet inkluderer prøvekjøring av kjøreegenskaper og bremses, er positiv. Det er likevel et krav i offentlig forvaltning at vår saksbehandling er etterrettelig, noe som i denne sammenhengen medfører at det føres en logg eller protokoll over kontroller samtaler, avtaler mellom søker og kontrollør og annet som kan ha betydning for endelig vedtak i saken. I praksis etter dagens system for saksbehandling (SVEIS), vil en slik logg bety at det lagres notater på søknadens saksnummer.

Vegdirektoratet anser at ved behandling av søknad vil vurdering knyttet til valg av grunnleggende teknisk løsning og byggemønster for byggeprosjektet være vedtak som kan påklages, mens selve kvaliteten på arbeidet må vurderes etter endt gjennomføring. Det er likevel viktig å ha fokus på at man ikke bør ha et for låst byråkratisk system. Ved innvilgelse av en søknad om et byggeprosjekt, vil søkeren normalt ikke se et behov for å klage. Et klart avslag på søknad, eller en avvisning av å behandle søknaden, vil være et vedtak som kan påklages. I og med at bygging av amatørbygg vil være en prosess som er under stadig utvikling, og antageligvis endring, vil formelle krav om stadige vedtak underveis kunne skape et unødvendig stort byråkrati for disse sakene. Vegdirektoratet viser her til forskriftsforslaget § 4 om SFOORs rolle slik at det er SFOOR med hjelp av regionkontaktene som er første instans som fatter vedtak om innvilgelse eller avslag på et byggeprosjekt, samt følger opp byggeprosjektene underveis. Dette vil sikre at man får en enhetlig og grundig vurdering av prosjektet over hele landet allerede i førsteinstans.

Myndighetsutøvelse og engasjement fra NFSOK:

Det må foreligge et klart skille mellom hva som er myndighetsutøvelse i regi av Statens vegvesen og hva som er engasjement fra NFSOK.

Det er av interesseorganisasjonene vist til at blant annet NFSOK vil kunne bidra med veiledning i forkant av søknad og være behjelpelig med utfylling av søknadsskjema. NFSOK har overfor Vegdirektoratet vist til at de ønsker å få et "eierforhold" for å sikre involvering i byggeprosessen. Dette vil bidra til god kvalitet på veiledningen som gis underveis i prosessen. NFSOK har i forbindelse med utredningsarbeidet vist til at organisasjonen bør være med allerede fra det tidspunkt man har en ide om et byggeprosjekt. NFSOK kan da få en aktiv rolle som veileder, og hjelpe med søknadsprosess og byggebeskrivelser. Det vises også til at ikke alle kunder vil være positive til å måtte reise langt med komponentene for å få dem kontrollert. Vegdirektoratet har overfor NFSOK stilt seg positiv til at disse har et engasjement overfor entusiastene selv.

For øvrig viser vi til at også våre kontrollører med ansvar for amatørbygg vil kunne reise rundt på inspeksjon av de enkelte byggeprosjekter.

Med hensyn til utarbeidelser av kontrollveiledninger og byggeveiledninger, viser vi til at en *kontrollveiledning* utarbeides av Statens vegvesen for de kontroller som foretas av våre kontrollører underveis i byggeprosessen og ved endelig godkjenning. Interesseorganisasjonene på sin side står fritt i å utarbeide byggeveiledninger til hjelp for de enkelte aktører i byggeprosessen.