



Statens vegvesen

Informasjon i forbindelse med endringer i Kjøretøyforskriftens kapittel 7, ramme-/motorbytte eller omfattende ombygging av motor/ramme på motorsykkel

Innledning

Fra 1. januar 2007 er Kjøretøyforskriftens kapittel 7 endret slik at det er bedre tilpasset ombygging av motorsykkel. Intensjonen med forskriftsendringen er at blant annet privatpersoner skal ha mulighet for å bygge om sin egen motorsykkel og gi denne et personlig preg. Det har vært et sterkt ønske fra ombyggingsmiljøet at det skal kunne foretas noe større modifikasjoner av ramme enn det som tidligere har blitt betraktet som ombygging, noe som ligger til grunn for forskriftsendringen. Det er nødvendig med klare grenser for hva som skal regnes som ombygging og hva som skal regnes som oppbygging..

Nye regler

2 hovedkomponenter

Motorsykkel er nå definert som bestående av 2 hovedkomponenter; **ramme** og **motor** (§7-2, pkt 1.5). I forbindelse med **ombygging** kan en av hovedkomponentene – motor eller ramme – bygges om eller skiftes ut med ikke-identisk del. Denne hovedkomponenten kan bygges om eller skiftes ut flere ganger. Men dersom man skifter ut begge hovedkomponentene på en motorsykkel med ikke-identiske deler, blir dette å betrakte som et **oppbygd** kjøretøy med de følgene dette får i forhold til avgifter, tekniske krav mv.

Eksempler

I praksis betyr dette at dersom man ønsker å eksempelvis bytte til en annen ikke-identisk ramme, vil det ikke være mulig verken samtidig eller senere å bytte til annen ikke-identisk motor. Denne motorsykkelen blir dermed ”bundet opp” til å bruke denne eller annen identisk motor for all fremtid. Likeledes vil bytte til annen ikke-identisk motor føre til at man ikke senere kan bytte ramme til annen ikke-identisk ramme.

Dersom man har en ”original” motorsykkel, kan man altså velge om man vil bygge om eller skifte ut enten ramme eller motor med annen ikke-identisk hovedkomponent. Dersom en av disse hovedkomponentene tidligere er bygd om eller skiftet ut med annen ikke-identisk hovedkomponent, er motorsykkelen dermed ”bundet opp” til å bruke den uendrede hovedkomponenten videre. Det vil ikke bli gitt noen form for ”amnesti” i forhold til tidligere ombygginger. Videre presiseres det at ved skifting av ramme, må ikke motorsykkelen skifte teknisk kode; eksempelvis fra 2 hjuls (L3e) til 3-hjuls motorsykkel (L5e).

Reparasjon

Vegdirektoratet mener det må aksepteres at den uendrede hovedkomponenten på et senere tidspunkt repareres eller helt eller delvis skiftes ut i forbindelse med reparasjon. Dette under forutsetning av at de delene som skiftes ut, skiftes ut med identiske deler. **Med identisk del** menes en del som normalt kan anses som en reservedel for den opprinnelige delen.

Hovedpoenget er at en slik senere utskifting kommer inn under definisjonen av reparasjon i kjøretøysforskriften § 7-2.

Oppbygd

Hvis derimot den uendrede hovedkomponenten bygges om eller skiftes ut med ikke-identiske deler skal kjøretøyet anses som oppbygd. Dette vil bli strengt håndhevet da det ellers vil være mulig å omgå regelverket ved trinnvis å bygge om et kjøretøy slik at det i realiteten til slutt blir et nytt kjøretøy.

Dokumentasjon

Vi vil også påpeke viktigheten av at det påhviler eieren av kjøretøy som blir ombygd å dokumentere opprinnelsen av hovedkomponenter som benyttes ved ombygging, jf. § 7-2, pkt. 5.3. Dette for å hindre at ombygging blir brukt til hvitvasking av stjalne deler. Når det gjelder egenproduserte rammer, kan det fremlegges egenerklæring i forhold til dette.

Sikkerhet

Ved at det åpnes for en mer omfattende ombygging/ utskifting, av ramme innenfor definisjonen av ombygging av motorsykkel, vil det også være nødvendig med en mer grundig vurdering av sikkerhetsaspektene rundt den ombygde motorsykkelen. Det må godtgjøres at en ny eller ombygd ramme vil tåle de påkjenninger den vil bli utsatt for og at motorsykkelen har tilfredsstillende kjøreegenskaper etter ombyggingen. Dette kan blant annet løses ved at det minst fremlegges erklæring fra rammeprodusent om at den benyttede eller ombygde rammen er konstruert, dimensjonert og bygd i forhold til anerkjente konstruksjonsprinsipper, og at den minst tåler de belastningene den vil bli utsatt for i forhold til motorsykkelens motoreffekt og totalvekt. Det samme vil gjelde for egenproduserte rammer.

På samme måte vil det måtte dokumenteres at eksisterende ramme, hjuloppheng, bremsesystem er tilpasset motoren dersom denne skiftes eller bygges om.

Fremvisning ved trafikkstasjon

Den som ønsker å bygge om motorsykkel i tråd med dette, må fremvise motorsykkelen **før** ombygging ved en trafikkstasjon. Det skal samtidig leveres skriftlig søknad og bilde av motorsykkel og motor fra begge sider – totalt 4 bilder. Trafikkstasjonen kontrollerer motorsykkelens identitet og originalitet og dersom endringene synes i tråd med kap 7, skal det foretas en varig merking av identiteten på den hoveddelen som skal brukes videre. Det kan skrives egen søknad men det anbefales å benytte utarbeidet søknadsskjema som fås på trafikkstasjonen eller på www.vegvesen.no.

SFOOR for uttalelse

Godkjenning av **betydelig** ombygd motorsykkel vil kun skje etter at trafikkstasjonen har fremlagt saken for Statens vegvesens spesialistgruppe for ombygde kjøretøy – SFOOR - til uttalelse. Det forutsettes derfor en grundig, faglig vurdering av hver godkjenningssak. Det anses at dette vil ivareta sikkerhetsaspektet ved godkjenning av ombygd motorsykkel.

Avslutning

Vi vil presisere at omfanget av motorsykler som godkjennes i tråd med nytt regelverk vil bli nøye overvåket for å fange opp om forskriftsendringen får utilsiktede konsekvenser. Dersom endringene får utilsiktede konsekvenser, vil det måtte vurderes en innskjerpning av regelverket.

For de som ønsker å se nærmere på Kjøretøyforskriftens kapittel 7, finnes hele Kjøretøyforskriften på www.lovdato.no.

”Vedlegg til Sveisnr 2007/014178-001. Rev 0. 12.02.2007”