



Statens vegvesen

Likelydende brev
Se vedlagt liste

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Tormod Schau - 22073738

Vår referanse:
2010/085387-009

Deres referanse:

Vår dato:
05.11.2012

Informasjon om høring: forslag til forskrift om godkjenning og registrering av amatørbygde kjøretøy

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til ny forskrift om godkjenning og registrering av amatørbygde kjøretøy.

1. Høringsfrist

Høringsbrev samt vedlegg er gjort tilgjengelig på www.vegvesen.no.

Vi ber om høringsinstansenes kommentarer til forslaget innen **1. februar 2013**.
Kommentarene kan sendes pr. brev eller pr. e-post til firmapost@vegvesen.no.

Forskriftsforslaget vil parallelt med nasjonal høring sendes på EØS-høring med tre måneders stillstandsfrist før endelig forskrift kan vedtas.

2. Høringen

Vedlagt følger forslag til forskriftstekst, generelle merknader og merknader til de konkrete bestemmelser, samt forslag til kontrollveiledning for godkjenningsmyndighetens kontrollører.

Vi vil i det følgende redegjøre nærmere for:

- Bakgrunn for forslaget
- Nærmere om utredningsarbeidet, herunder direktiv 2007/46/EF og forslag til forordning for godkjenning av motorsykkel
- Godkjenningsordninger i andre land, herunder godkjenningsordningen i England, godkjenningsordningen i Sverige, oppsummering av godkjenningsordningene fra England og Sverige, samt andre EØS-lands anerkjennelse av kjøretøy godkjent etter direktiv 2007/46/EF art 24 nr. 6.
- Møtevirksomhet i forbindelse med utredningsarbeidet, herunder AMCAR, NMCU og NFSOK, nærmere om SFOOR
- Øvrige merknader

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfaret 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

3. Bakgrunn for forslaget

I Statsbudsjettet 2011 under post 23 "Trafikktilsyn" er det knyttet følgende bemerkninger til en mulig godkjenningsordning for amatørbygde kjøretøy:

"Statens vegvesen skal i 2011 utrede mulighetene for å etablere en godkjenningsordning for amatørbygde biler og motorsykler, etter modell av tilsvarende ordning i andre europeiske land. Omfanget av ordningen må vurderes nærmere, herunder hvilke unntak den skal baseres på, og det må sees nærmere på om det ut fra trafikksikkerhetshensyn bør legges begrensninger på bruk av kjøretøy som blir godkjent etter en slik ordning. Det må også vurderes om en slik ordning kan innføres uten at dette vil være i strid med EØS-avtalen."

På denne bakgrunn har Vegdirektoratet i 2011 utredet muligheten for å opprette en godkjenningsordning for amatørbygde kjøretøy. Vår konklusjon etter utredningen var at det var mulig å utarbeide en godkjenningsordning for både amatørbygde biler og motorsykler. Vi finner også at en slik godkjenningsordning vil være forsvarlig innenfor de trafikksikkerhets- og miljømessige rammene vi i Statens vegvesen jobber ut ifra.

For amatørbygde biler anser Vegdirektoratet, etter en gjennomgang av godkjenningsordningene i England og Sverige, samt godkjenningsdirektiv 2007/46/EF artikkel 24, at det vil være mulig å innføre en godkjenningsordning i Norge.

For amatørbygde motorsykler foretas enkeltgodkjenning etter bestemmelsene i kjøretøyforskriften. Dagens direktiv 2002/24/EF om godkjenning av motorsykler omfatter kun typegodkjenning, og er derfor ikke til hinder for opprettelse av en egen nasjonal godkjenningsordning for enkeltgodkjenning av motorsykler (jf. ytterligere nedenfor om det pågående arbeidet i EU med ny forordning for godkjenning av motorsykler).

I utredningsarbeidet har vi sett på tilsvarende godkjenningsordninger i andre EU-land – og hatt møtevirksomhet med interesseorganisasjonene.

4. Nærmere om utredningsarbeidet (begrunnelse for konklusjon)

Direktiv 2007/46/EF

Direktiv 2007/46/EF er det nye godkjenningsdirektivet for bil og tilhenger til bil, og erstatter tidligere typegodkjenningsdirektiv 70/156/EØF for kjøretøy. Direktivet beskriver i hovedsak tre muligheter for godkjenning; EF-typegodkjenning, småserietypegodkjenning og enkeltgodkjenning. Direktivets virkeområde er begrenset til godkjenning av bil og tilhenger til bil, og regulerer ikke godkjenning av blant annet motorsykkel. Dette innebærer derfor at en eventuell godkjenningsordning for amatørbygde motorsykler må vurderes i forhold til annet regelverk, jf. ovenfor nevnte arbeid med ny forordning.

Direktiv 2007/46/EF trådte i kraft i EU 29. april 2009, og ble innlemmet i EØS-avtalen i februar 2012.

Enkeltgodkjenning av bil og tilhenger til bil etter nevnte direktiv er regulert i direktivet artikkel 24. Enkeltgodkjenning kan foretas i et medlemsland etter nærmere bestemte kriterier. En bil kan blant annet enkeltgodkjennes i et EU/EØS-land etter alternative, nasjonale krav.

Dette er beskrevet i direktivets artikkel 24:

1. Member States may exempt a particular vehicle, whether unique or not, from compliance with one or more of the provisions of this Directive or with one or more of the regulatory acts listed in Annex IV or Annex XI, provided that they impose alternative requirements.

...

'Alternative requirements' means administrative provisions and technical requirements which aim to ensure a level of road safety and environmental protection, which is equivalent to the greatest extent practicable to the level provided for by the provisions of Annex IV or Annex XI, as appropriate.

2. Member States shall not carry out destructive tests. They shall use any relevant information provided by the applicant establishing compliance with the alternative requirements.

Som det fremgår av teksten åpnes det for at det enkelte medlemsland ved enkeltgodkjenning av kjøretøy kan gjøre unntak fra bestemmelsene i direktivet eller fra enkelte tekniske krav slik de fremgår av direktivet vedlegg IV og XI. Det er en forutsetning at det stilles alternative tekniske krav og/eller framgangsmåter for å sikre tilfredsstillende kravnivå. Alternative tekniske krav kan være både egne nasjonale tekniske krav, og standarder fra andre markeder enn det europeiske, eksempelvis FMVSS/CMVSS/JIS som er betegnelsen på tekniske krav gjeldende i henholdsvis USA, Canada og Japan. Det er en forutsetning at disse alternative standardene eller en alternativ framgangsmåte til kontroll av direktivene angitt i vedlegg IV og XI, så langt som praktisk mulig innebærer at samme trafikksikkerhetsmessige og miljømessige nivå opprettholdes. Det skal videre ikke utføres destruktive tester for kjøretøy som fremstilles til enkeltgodkjenning, men forutsettes at godkjenningsmyndigheten benytter seg av enhver relevant informasjon for å vise/dokumentere at de alternative kravene er tilfredsstillt.

Forslag til forordning for godkjenning av motorsykkel

Dagens tekniske krav ved enkeltgodkjenning av motorsykkel er hjemlet i kjøretøyforskriften. Gjeldende godkjenningsdirektiv for motorsykler, direktiv 2002/24/EF, omfatter kun krav til typegodkjenning av slike kjøretøy. Pr. dags dato vil dagens regelverk i EU ikke være til hinder for opprettelsen av en godkjenningsordning for amatørbygde motorsykler nasjonalt.

Vi viser også til at det er under utarbeidelse en ny forordning med tekniske og administrative krav til godkjenning og registrering av motorsykkel. Denne forordningen vil også omfatte krav til motorsykler ved enkeltgodkjenning. På møter i EU-kommisjonen i forbindelse med dette arbeidet, er det uttalt at den nye forordningen ikke skal være til hinder for at en enkeltperson kan bygge sin egen motorsykkel. Forslaget til forordning skal heller ikke være til hinder for at enkeltperson kan drive vedlikehold og modifisering av eget kjøretøy. Det er likevel en forutsetning at slikt arbeid ikke fører til en forringelse av miljø og trafikksikkerhet, og at det ikke tillates "harmful tampering" på kjøretøy hvor ytelsen er begrenset på grunn av trafikksikkerheten, for eksempel slik det er for moped.

5. Godkjenningsordninger i andre land

Godkjenningsordningen i England

I England hadde man frem til 2009 en godkjenningsordning, SVA (single vehicle approval) som blant annet omfattet amatørbygde kjøretøy. Med bakgrunn i direktiv 2007/46/EF artikkel 24 ble det i 2009 introdusert en ny godkjenningsordning for bil og tilhenger til bil, IVA (individual vehicle approval) i England. Ordningen bygger på de tekniske kravene som fremgår av de relevante EU-direktivene for de enkelte kjøretøygrupper.

Se blant annet:

http://www.direct.gov.uk/en/Motoring/BuyingAndSellingAVehicle/ImportingAndExportingAVehicle/DG_177879.

IVA ordningen er videre inndelt i to nivå, Basic og Normal. Basic er forbeholdt nærmere definerte kjøretøytyper (eks. privatimportert kjøretøy, amatørbygd kjøretøy, kjøretøy produsert i lavvolum, oppbygde kjøretøy, begravellesbil etc). Kjøretøy av denne typen gjennomgår en omfattende kontroll av mellom 40-50 kontrollpunkt, men der det legges opp til en enklere og mer praktisk tilnærming ved vurderingen av om direktivenes krav er tilfredsstillt fremfor et krav om reelle tester av de enkelte kravnivå. I inspeksjonsmanual som er utarbeidet for godkjenningmyndigheten er hvert enkelt kontrollpunkt beskrevet med tilhørende veiledning til kontrollør for de enkelte punkter som skal/kan vurderes ved visuell inspeksjon/enkle målinger.

Basic IVA skal gradvis erstatte det enkeltgodkjenningsregime (SVA) som gjaldt frem til godkjenningsdirektivets ikrafttredelse for alle nasjonale godkjenninger for bil og tilhenger til bil. Basic IVA ordning ble gjort gjeldende for M1 kjøretøy 29. april 2009 og blant annet amatørbygde kjøretøy godkjennes i dag i henhold til den nye ordningen.

Normal IVA gjøres gjeldende for ordinær import og enkeltgodkjenning av kjøretøy og vil i denne sammenheng kunne sammenlignes med enkeltgodkjenning i Norge slik denne eksisterer i dag. Ordningen innebærer i stor grad at de enkelte kjøretøytekniske krav slik de fremgår av relevante EU direktiv skal dokumenteres ved hjelp av dokumentasjon fra fabrikant og/eller kompetent uavhengig laboratorium.

IVA er i praksis en godkjenningsordning gjeldende for mange kategorier kjøretøy og er ikke begrenset til å kun omfatte amatørbygde kjøretøy. Siden ordningen likevel i stor grad baserer seg på visuell kontroll og enklere målinger for flere nærmere definerte kjøretøygrupper, er den gunstig ikke bare ved godkjenning av amatørbygde kjøretøy, men for eksempel også for små bilprodusenter. De kontrollpunkter som kreves kontrollert/dokumentert er dessuten i all hovedsak de samme punkter som de fremgår av vedlegg IV eller XI i direktiv 2007/46/EF. IVA ordningen legger opp til forenklet kontroll/testing basert på kravene i de enkelte direktiv, i tråd med artikkel 24 i direktiv 2007/46/EF.

Godkjenningsordningen i Sverige

Sverige har siden 1982 hatt et eget regelverk for hva man i Sverige kaller ”*amatörbygda fordon*” og de har forholdsvis lang erfaring med godkjenning og bruk av amatørbygde kjøretøy i Sverige.

Frem til våren 2009 hadde Sverige et særskilt nasjonalt regelverk for amatørbygg. Regelverket bygget likevel til en viss grad på de tekniske krav til kjøretøy slik de fremgår av relevante EU-rettsakter og ECE-regulativer for ordinært godkjente og registrerte kjøretøy.

I forbindelse med ikrafttredelse av nytt godkjenningsdirektiv for bil og tilhenger til bil i EU ble enkeltgodkjenningsordningen for kjøretøy i Sverige revidert. I januar 2010 ble nye regler for enkeltgodkjenning vedtatt i Sverige, se *Transportsyrelsens föreskrifter och allmänna råd om enskilt godkännande (TSFS 2010:4)*. Regelverket omfatter også godkjenning av amatørbygde kjøretøy.

I TSFS 2010:4 er rollen til “*organisasjon för amatörbyggen*” i Sverige nærmere definert. Etter hva Vegdirektoratet kjenner til er det pr. i dag kun SFRO som er en slik organisasjon i Sverige. SFRO - Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation - er en ikke-statlig organisasjon som består av et 20-talls inspektører rundt i Sverige, og bistår bilbyggerne med råd, veiledning og kontroller av ombygde og amatørbygde kjøretøy før kjøretøyene vises for Svensk Bilprovning for endelig godkjenning. SFROs kontroller baserer seg på enkle målinger/tester og visuell kontroll samt anerkjennelse av konstruksjoner basert på ”anerkjente/utprøvde prinsipper”. I henhold til bestemmelsene i TSFS 2010:4 vil dokumentasjon fra SFRO i stor grad erstatte dokumentasjon fra fabrikant og teknisk instans.

I Sverige legges det etter dette opp til at direktivenes krav skal tilfredsstilles så langt som praktisk mulig, jf. også direktivet artikkel 24. I TSFS 2010:4 er det beskrevet hvordan samsvar med tekniske krav, og hvordan data for kjøretøyet skal dokumenteres, dette gjelder alle typer “*enskilt godkännande*”. Det framgår også at “*besiktningsorganet*” selv kan foreta måling, veiing eller enklere kontroll for å fastslå samsvar med tekniske krav eller tekniske data.

Sverige har noen forskjeller fra IVA ordningen i England. I hovedsak er dette at man i Sverige kun har åpnet opp for denne forenklede godkjenningsordningen for amatørbygde kjøretøy, dvs. at småseriefabrikanter eller andre som omfattes av Basic IVA ordningen i England ikke omfattes av regelverket for amatørbygde kjøretøy i Sverige. I praksis betyr dette også at Kit Car kjøpt som komplett byggesett i utgangspunktet ikke omfattes av ordningen.

Videre er det SFRO som har utgitt en forholdsvis omfattende og utfyllende byggeveiledningshåndbok i Sverige. Her er intensjonen at bilbyggeren skal få informasjon og tips til hvordan man bør utføre/utforme de forskjellige komponentene på kjøretøyet. I England retter derimot IVA veiledningen seg i hovedsak mot inspektørene som skal forestå kontroll, men vil selvsagt på samme måte være et nyttig verktøy for bilbyggeren da denne tilkjenner hva som kontrolleres og hvilke krav som stilles. Kort sagt kan man si at SFROs bilbyggehåndbok sier mer om hvordan man skal bygge kjøretøyet mens IVA manualen sier mer om hvordan man på en praktisk og lett gjennomførbar måte kan kontrollere om byggingen av amatørbygd kjøretøy tilfredsstillende enkelte tekniske kravene som ligger i godkjenningsdirektivet 2007/46/EF.

Oppsummering av godkjenningsordningene fra England og Sverige

Både Sverige og England har i prinsippet innført sammenfallende regelverk/kravnivå for amatørbygde kjøretøy, men med noen forskjeller i hvordan regelverket håndheves. I Sverige er regelverket også begrenset til å kun omfatte amatørbygde kjøretøy mens det i England omfatter flere kategorier kjøretøy som kan godkjennes etter Basic IVA godkjenningssystemet.

Begge landene har forholdsvis lang erfaring med å håndheve et regelverk for amatørbygde kjøretøy, og det er så vidt vi kjenner til ikke fremkommet opplysninger som tilsier at slike kjøretøy etter godkjenning i disse landene har en negativ påvirkning på trafikksikkerheten. Både Sverige og England er land som har høy fokus på trafikksikkerhet og det antas at begge landene har vurdert trafikksikkerhetsaspektet ved innføringen av de her omtalte godkjenningsordningene. Det finnes derimot ikke noen egen, offisiell ulykkesstatistikk for denne kategorien kjøretøy som kan belyse eventuelle trafikksikkerhetskONSEKVENSER innføring av slik godkjenningsordning har hatt.

Felles for begge ordningene er at det er utarbeidet forholdsvis omfattende veiledninger, og at dagens godkjenningsordning i begge land er tilpasset godkjenningsdirektiv 2007/46/EF for så vidt gjelder bil og tilhenger til bil.

Derimot baserer det engelske systemet seg på at alle kontroller i forbindelse med godkjenning av amatørbygg, skal utføres av godkjenningsmyndigheten selv. I Sverige vurderer "organisasjon för amatörbyggen" – her SFRO – den tekniske tilstanden på et amatørbygd kjøretøy, og om det tilfredsstiller nærmere bestemte krav. Endelig godkjenning av amatørbygde kjøretøy utføres av akkreditert besiktningsorgan.

Andre EØS-lands anerkjennelse av kjøretøy godkjent etter direktiv 2007/46/EF art 24 nr. 6: Godkjenning av kjøretøy etter artikkel 24 er i utgangspunktet begrenset til kun å være gyldig innenfor medlemslandets eget territorium, jfr. artikkel 24 nr. 6, første ledd:

The validity of an individual approval shall be restricted to the territory of the Member State that granted the approval.

Det er likevel gitt føringer vedrørende eksport til andre medlemsland av kjøretøy godkjent etter artikkel 24, jf. artikkel 24 nr. 6 andre og tredje ledd:

Where an applicant wishes to sell, register or put into service in another Member State a vehicle which has been granted an individual approval, the Member State that granted the approval shall, on request, provide the applicant with a statement of the technical provisions against which the vehicle was approved.

With regard to a vehicle which has been granted an individual approval by a Member State in accordance with the provisions of this Article, another Member State shall permit that vehicle to be sold, registered or to enter into service unless it has reasonable grounds to believe that the technical provisions against which the vehicle was approved are not equivalent to its own.

I praksis innebærer dette, slik vi har tolket ordlyden i direktivet, at godkjenning etter artikkel 24 i utgangspunktet er begrenset til kun å være gyldig innenfor medlemsstatens eget territorium.

Dersom et kjøretøy godkjent etter artikkel 24 skal eksporteres til et annet medlemsland må de følgende to forhold først klarlegges:

- Godkjenningsmyndigheten i "opprinnelseslandet" må utstede en egen attest som beskriver hvilke tekniske krav kjøretøyet ble godkjent etter.
- Dersom kjøretøyet er godkjent etter vilkårene i artikkel 24 skal "mottagerlandet" tillate at kjøretøyet selges, registreres eller tas i bruk (avhengig av om kjøretøyet er registreringspliktig eller ikke) så lenge det ikke foreligger rimelig grunn til å anta at de tekniske vilkårene kjøretøyet ble godkjent etter ikke samsvarer med medlemslandets egne krav.

Vi viser for øvrig til at når det gjelder Englands anerkjennelse av andre EU/EØS-lands enkeltgodkjenning av kjøretøy etter godkjenningsdirektiv 2007/46/EF artikkel 24, har VOSA - Vehicle and Operator Services Agency – godkjenningsmyndigheten i England - innført en prosedyre som kalles ”*Mutual Recognition Scheme*”.

For et kjøretøy godkjent i et annet land etter artikkel 24 kreves det fremlagt dokumentasjon som beskriver hvilke standarder kjøretøyet er godkjent etter i opprinnelseslandet. VOSA foretar deretter en vurdering av dette opp mot de kjøretøYTEKNISKE kravene som gjelder i England. Dersom VOSA anser at kjøretøyet er godkjent etter samsvarende standarder utstedes et sertifikat (Mutual Recognition Certificate) som muliggjør registrering.

Vehicles which have been approved to the National requirements of another EC Member state e.g. not built for the EU or not approved under European Community Whole Vehicle Type Approval (ECWVTA) and having an Individual Approval in that state, maybe able to obtain a Mutual Recognition certificate, subject to assessment of the standards applied in that Member state against the UK requirements.

VOSA oppgir at kjøretøy som er dokumentert å ha vært registrert i et EU medlemsland sannsynligvis vil bli tillatt registrert i England, men at det ikke er noen *automatikk* i at et kjøretøy godkjent etter direktivet artikkel 24 blir godkjent i England. Kjøretøyene må derimot underlegges en nærmere vurdering i hvert enkelt tilfelle. Det er likevel verd å merke seg at England selv anser det som sannsynlig at kjøretøy som er enkeltgodkjent i annet EU/EØS-land vil aksepteres godkjent og registrert også i England.

6. Møtevirksomhet i forbindelse med utredningsarbeidet

Det er i forbindelse med utredningsarbeidet avholdt møter mellom Vegdirektoratet og spesialistgruppen SFOOR, samt eksterne møter med relevante fagmiljøer, som interesseorganisasjonene Amcar, NMCU og NFSOK.

Amcar, NMCU og NFSOK

Amcar er interesseorganisasjonen for dem som eier og bruker amerikansk bil i Norge. For mer informasjon om Amcar, se www.amcar.no.

NMCU – Norsk Motorcykkel Union - er interesseorganisasjonen for motorsyklister i Norge, og er aktiv i den europeiske motorsyklistorganisasjonen (FEMA). For mer informasjon om NMCU, se www.nmcu.org.

Felles for begge disse organisasjonene er at de har vært virksomme i flere år, og representerer en stor medlemsmasse innenfor sine områder. Begge organisasjonene har vært sterke pådrivere for igangsetting av det utredningsarbeidet som ligger til grunn for vedlagte forslag til forskrift både overfor Statens vegvesen, Samferdselsdepartementet og enkelte stortingsrepresentanter.

NFSOK – Norsk Forening for Spesielle og Ombygde Kjøretøy – er en paraplyorganisasjon for Amcar og NMCU. Organisasjonen arbeider for å tilrettelegge for at ombygde og oppbygde kjøretøy skal kunne godkjennes for bruk på offentlig veg, se www.nfsok.no.

Nærmere om SFOOR

SFOOR – spesialistgruppen for ombygging, oppbygging og reparasjoner av kjøretøy – ble etablert av Vegdirektoratet i notat av 23. desember 2004, og lokalisert til Region vest. I notat av 31. januar 2005 fra Vegdirektoratet fikk spesialistgruppen følgende mandat:

”Etter 15. februar 2005 skal regionene forelegge alle saker der det er tvil om et prosjekt blir å definere som reparasjon, ombygging eller oppbygging for SFOOR. Dette vil være tilfeller som ligger i grenselandet mellom reparasjon og oppbygging og mellom ombygging og oppbygging. Dette er for eksempel bygging av ”hot rod”, ”kit car” og ”chopper” og reparasjoner som innebærer karosseribytte og skjøting av karosseri. Oppbygging av kjøretøy som er gitt fritak for oppbyggingsavgift behøver ikke til vurdering hos gruppa.

Ut over dette kan regionene forelegge gruppa andre spørsmål som det ønskes en uttalelse om.”

Begrunnelse for opprettelse av spesialistfunksjonen var blant annet å sikre enhetlig saksbehandling og å utvikle kompetansen innenfor ovenfor nevnte fagfelt.

SFOOR har i forbindelse med forvaltning av sin spesialistoppgave vært på studietur både til Sverige, Nederland og England, hvor man blant annet har sett på disse landenes nasjonale enkeltgodkjenningsordninger, herunder godkjenning av amatørbygg.

På bakgrunn av Samferdselsdepartementets oppdrag til Vegdirektoratet om utredning av en godkjenningsordning for amatørbygg har SFOOR bistått med redegjørelsen av de godkjenningsordninger som eksisterer i England og Sverige. Samtidig har vi foretatt en foreløpig vurdering av muligheten for opprettelse av en godkjenningsordning innenfor rammen av godkjenningsdirektiv 2007/47/EF for bil og tilhenger til bil, og direktivets artikkel 24 om enkeltgodkjenning.

I samarbeidsmøte med interesseorganisasjonene har det blant annet vært drøftet angivelse av en definisjon av amatørbygde kjøretøy og hvilke tekniske krav som bør gjelde for slike kjøretøy. Videre er rammene rundt ordningen for godkjenning av amatørbygg, spørsmål om antallsbegrensning for godkjenninger i året, kontrollprosedyrer, spørsmål knyttet til søknad og igangsetting av prosjekter nærmere drøftet.

Det forslaget som nå sendes ut på høring bygger på en bred enighet mellom de fagmiljøer som interesseorganisasjonen NFSOK representerer og Statens vegvesen.

Øvrige merknader:

Vegdirektoratet viser til at amatørbygde kjøretøy ved godkjenning vil anses som nye kjøretøy. Dette vil få avgiftsmessige konsekvenser, samt utløse krav til periodisk kjøretøykontroll etter vanlige rutiner.

Forslag til forskrift om godkjenning og registrering av amatørbygde kjøretøy er tilpasset det eksisterende avgiftssystemet, blant annet slik at avgiftsgruppene som allerede er i bruk kan benyttes. Interesseorganisasjonene har vært i kontakt med Toll- og avgiftsdirektoratet med ønske om spesielt tilpasset avgiftssystem.

Første periodiske kontroll inntreffer først etter fire år, slik at både erfaringer med selve godkjenningsordningen og den obligatoriske toårskontrollen kan brukes til å utarbeide

eventuelle tillegg og tilpasninger til den vanlige veiledningen som benyttes av kontrollorganene.

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.

Vegdirektoratet viser til etatens arbeid med kostnadsriktige gebyrer, og finner viktigheten av at også gebyr for godkjenningssprosessen av et amatørbygg skal være kostnadsriktig, og dekke de utgifter godkjenningmyndigheten har i forbindelse med prosessen, men ikke være en inntektspost for staten. I forbindelse med gebyrfastsettelsen gjøres en kostnadsoversikt over aktuelle kostnader godkjenningmyndigheten 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 fordonsbyggares 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.

For øvrig viser vi, som nevnt innledningsvis, til vedlagt generelle merknader til forslag til forskrift om godkjenning amatørbygde kjøretøy, og merknad til de enkelte bestemmelsene.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen
Med hilsen


Bodil Rønning Dreyer
direktør


Karin Søhoel

Kopi: Samferdselsdepartementet

Eksterne mottakere:

Likelydende brev

Interne mottakere:

Region øst Postmottak

Region sør Postmottak

Region vest Postmottak

Region midt Postmottak

Region nord Postmottak