Vedlegg 1 – Høringsnotat

Forslag til endring av

* Forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil
* Forskrift 1. juni 2016 nr. 560 om godkjenning av moped og motorsykkel
* Forskrift 1. juni 2016 nr. 561 om godkjenning av traktor og tilhenger til traktor

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | VegdirektoratetTrafikant- og kjøretøyavdelingen21. oktober 2016 |

Innholdsfortegnelse

[1 Innledning 3](#_Toc464807374)

[2 Bakgrunn 3](#_Toc464807375)

[3 Tidligere rett og gjeldende rett 5](#_Toc464807376)

[4 Internasjonal og utenlandsk rett 6](#_Toc464807377)

[4.1 FN-konvensjoner og ISO 6](#_Toc464807378)

[4.2 EU-rettsakter 6](#_Toc464807379)

[4.3 Svensk, dansk og engelsk rett 7](#_Toc464807380)

[5 Nærmere om forslaget 7](#_Toc464807381)

[5.1 Krav til understellsnummer 7](#_Toc464807382)

[5.2 Krav til innpregingsmetode 9](#_Toc464807383)

[5.3 Krav til dokumentasjon for benyttede deler og komponenter ved ombygging 9](#_Toc464807384)

[6 Økonomiske og administrative konsekvenser 11](#_Toc464807385)

# Innledning

For å ha en entydig identifisering av kjøretøy verden rundt er det utarbeidet standarder for et nummereringssystem kalt "vehicle identification number" (VIN-kode). I Norge er dette omtalt som «understellsnummer» eller «chassisnummer» (heretter omtalt som understellsnummer). Et understellsnummer består av i alt 17 tegn av bokstaver og/eller tall. De tre første identifiserer produsenten av kjøretøyet og utgjør "world manufacturer identifier" (WMI). De seks neste tegnene angir "vehicle descriptor section" (VDS) som beskriver kjøretøyets generelle egenskaper. De siste åtte tegnene angir "vehicle indicator section" (VIS) som skal identifisere det konkrete kjøretøyet.

Ved implementering av flere rettsakter fra EU om godkjenning av forskjellige kjøretøy ble enkelte av de tidligere bestemmelsene om krav til understellsnummer i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) ved en inkurie ikke videreført i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (offisielt kortnavn er forskrift om godkjenning av bil og tilhenger, men vil i denne høringen for enkelthets skyld bli omtalt som bilforskriften), forskrift 1. juni 2016 nr. 560 om godkjenning av moped og motorsykkel, (motorsykkelforskriften) og forskrift 1. juni 2016 nr. 561 om godkjenning av traktor og tilhenger til traktor (traktorforskriften).

Rettsaktene fra EU regulerer krav til understellsnummer for EF-typegodkjenning og enkeltgodkjenning av nye kjøretøy. For andre godkjenninger (som f.eks. bruktimport) og for kjøretøy tatt i bruk er det nødvendig med nasjonale bestemmelser om krav til understellsnummer da dette ikke reguleres i EU-rettsaktene. Vegdirektoratet foreslår derfor at bestemmelsene om krav til understellsnummer som tidligere var regulert i kjøretøyforskriften gjeninnføres i de tre nevnte forskriftene. Vi foreslår å samle bestemmelsene om understellsnummer i forbindelse med reparasjon, ombygging og oppbygging i den nye bestemmelsen om understellsnummer. Det foreslås i tillegg å innta bestemmelsen om dokumentasjon for deler og komponenter, som beskrevet i kjøretøyforskriften § 7-2 nr. 5.3, i de allerede eksisterende bestemmelsene om krav til dokumentasjon i hver enkelt forskrift.

# Bakgrunn

EUs rettsakter for godkjenning av bil og tilhenger til bil, moped og motorsykkel, og traktor og tilhenger til traktor har blitt implementert i norsk regelverk gjennom tre forskjellige forskrifter; bilforskriften, motorsykkelforskriften og traktorforskriften. De nye forskriftene viser i stor grad direkte til relevante rettsakter for de forskjellige kravområdene (i vedlegg til forskriftene). Dette er i praksis en videreføring av rettssituasjonen slik den har vært fra og med EØS-avtalens ikrafttreden, men med den forskjell at regelverket deles inn med separate forskrifter for bil, mc og traktor.

I de nye forskriftene er det ikke tatt inn beskrivelse av de forskjellige tekniske kravene slik det var i kjøretøyforskriften. Ved gjennomføringen av bilforskriften ble enkelte av de nasjonale godkjenningsbestemmelsene overført fra kjøretøyforskriften fordi det var behov for å regulere nasjonalt de områder som ikke dekkes av direktivenes bestemmelser. Eksempler her er bestemmelser om reparasjon, ombygging og oppbygging, men de nasjonale bestemmelsene om krav til understellsnummer ble ikke videreført i de nye forskriftene.

Det har vist seg at det er behov for nasjonale bestemmelser om krav til understellsnummer, dels fordi direktivene kun omhandler første gangs godkjenning og dermed ikke regulerer krav til understellsnummer for kjøretøy som er tatt i bruk, og dels fordi det er behov for å regulere krav til understellsnummer i forbindelse med blant annet bruktimport. De foreslåtte endringene er av vesentlig betydning, blant annet i saker vedrørende kjøretøykriminalitet, men også for å regulere klart hva som gjelder for understellsnummer for et kjøretøy som er tatt i bruk.

Videre begrunnes kravet til innpreget understellsnummer med at dette skal vanskeliggjøre forfalskning av kjøretøyets identitet. Når understellsnummeret er innpreget i kjøretøyets ramme eller selvbærende karosseri medfører dette en ekstra barriere mot å kunne bytte kjøretøyets identitet over på et annet kjøretøy. Forfalskning av identitet på et kjøretøy med innpreget understellsnummer krever at det originale nummeret først må fjernes og nytt nummer innpreges. Det vurderes at dette gjør terskelen for å endre identitet vesentlig høyere enn om identitet kun er angitt på fabrikasjonsplate som enten er en klebelapp eller en naglet metallplate. Slik fabrikasjonsplate kan i en del tilfeller med enkelhet flyttes over fra ett kjøretøy til et annet. Det finnes også flere leverandører av nyproduserte fabrikasjonsplater, som både blir benyttet i lovlige former ved restaurering, men også i forbindelse med forfalskning av kjøretøyets identitet. Tilsvarende vil «visible VIN» i frontrute også kunne overflyttes lettere enn understellsnummer som er innpreget i ramme eller selvbærende karosseri.

Vi vurderer det som nødvendig å kreve innpreget understellsnummer også for kjøretøy som er tatt i bruk og for nye og brukte kjøretøy som ikke er EF-typegodkjent, både for en sikker identifisering av kjøretøy, for å motvirke forfalskning av kjøretøyidentitet og for å ha et harmonisert regelverk uavhengig av om kjøretøyet er typegodkjent, enkeltgodkjent eller importert fra et tredjeland. Et oversiktlig og tilgjengelig regelverk vil også komme kjøretøyverksteder, kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll og kontroll- og tilsynsmyndigheter til nytte.

Vi foreslår derfor å gjeninnføre de tidligere nasjonale bestemmelsene om understellsnummer slik de fremkommer i kjøretøyforskriften kapittel 6 med noen tilpasninger. Vi foreslår også å innta bestemmelser om understellsnummer i forbindelse med reparasjon, ombygging og oppbygging slik de fremkommer i kjøretøyforskriften kapittel 7 til de nye bestemmelsene om understellsnummer i de tre forskriftene.

Vi foreslår samtidig å ta inn i de tre nevnte forskriftene den tidligere bestemmelsen i kjøretøyforskriften § 7-2 punkt 5.5 om krav til dokumentasjon av hovedkomponenters opprinnelse ved ombygging av motorsykkel til å gjelde tilsvarende for motorsykkel, bil og traktor. Vi anser det som et nødvendig virkemiddel for å unngå, motvirke og avdekke bruk av urettmessige komponenter ved reparasjon, ombygging og oppbygging.

# Tidligere rett og gjeldende rett

De nasjonale kravene som fremkommer av kjøretøyforskriften § 6-4 punkt 1 første, andre og fjerde ledd angir krav til innpreget understellsnummer, samt bestemmelser om at understellsnummer ikke kan endres, flyttes eller preges inn uten etter avtale med godkjenningsmyndigheten.

Kjøretøyforskriften § 6-4 punkt 1 lyder:

*1. Godkjenningspliktig kjøretøy skal være tydelig merket med merke, understellsnummer (fabrikasjonsnummer) og typebetegnelse.*

*Understellsnummeret skal være angitt ved preging i rammen eller i egnet del i bærende konstruksjon når kjøretøyet ikke har ramme. Det skal være plassert slik at det er godt synlig og utført slik at det vanskelig kan fjernes eller endres.*

 *…*

*Understellsnummer må ikke fjernes, endres eller flyttes uten samtykke fra godkjenningsmyndigheten.*

*Er et kjøretøy tildelt og har innpreget understellsnummer, kan ikke dette kjøretøyet godkjennes med annet understellsnummer. Dette gjelder selv om endringen skjer før godkjenning i Norge. Dette gjelder ikke kjøretøy som anses oppbygd, jf. § 7-2 pkt. 1.8 og pkt. 5.4.*

Kjøretøyforskriften § 6-4 nr. 1 gjelder for bil og tilhenger til bil som ble godkjent eller registrert i Norge første gang før15. september 2012. Samme bestemmelse gjaldt for moped og motorsykkel og traktor og tilhenger til traktor som ble godkjent eller registrert i Norge første gang før 1. september 2016.

Typegodkjenning og enkeltgodkjenning er i dag regulert i bilforskriften, motorsykkelforskriften og traktorforskriften kapittel 2, herunder de generelle bestemmelsene om godkjenning, bestemmelser om typegodkjenning, samt enkeltgodkjenning av nye og brukte (bruktimport) kjøretøy. Det fremgår her hvilke krav som gjelder for dokumentasjon som skal legges frem ved godkjenning, bestemmelser om å kunne kreve underlag og bestemmelser om kravnivå ved bruktimport av kjøretøy fra EØS-området og tredjeland.

Tidligere og nåværende rett vedrørende dokumentasjon for benyttede deler ved ombygging finnes i dag i kjøretøyforskriftens § 7-2 punkt 5.5, samt i forskrift om godkjenning og registrering av amatørbygde kjøretøy, se høringens punkt 5.3.

# Internasjonal og utenlandsk rett

## FN-konvensjoner og ISO

Innpreget understellsnummer er regulert gjennom flere konvensjoner og internasjonale avtaler som skal tjene til å forenkle internasjonal vegtrafikk og øke sikkerheten på vegene gjennom standardisering av trafikkregler blant avtalepartene. Den første av disse som trådte i kraft er FNs Genevekonvensjon om vegtrafikk av 19. september 1949. Den bestemmer i vedlegg 5 nr. 1 bokstav a (ii) at:

*«[t]he identification marks shall comprise in the case of a motor vehicle on the chassis or, in the absence of a chassis, on the body, the maker's identification or serial number».*

I bestemmelsens nr. 2 er det regulert at:

*«[t]he marks mentioned above shall be placed in accessible positions and shall be in a form easily legible and not capable of being easily removed or altered.»*

Bestemmelsen og tilnærmet lik ordlyd er videreført i Wienkonvensjonen om vegtrafikk av 8. november 1968 vedlegg 4 med et tillegg i nr. 2 om at:

«*The letters and figures included in the marks shall be either in Latin characters or in English cursive script and in Arabic numerals only, or be repeated in that form.»*

Understellsnummer i en eller annen form som gir en viss informasjon om kjøretøyet, har lang historie. Men det er først fra 1981 at The National Highway Traffic Safety Administration[[1]](#footnote-1) i USA standardiserte en 17-tegns kode som presiserte hva slags informasjon om kjøretøyet koden skulle inneholde. I dag er den 17-tegns VIN-koden kodifisert i flere internasjonale standarder, blant annet fra International Organization for Standardization (ISO) som gjelder for Europa og mange andre land i verden, Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) som benyttes i USA og Canada og Australian Design Rules (ADR) som benyttes i Australia.

For bil og tilhenger til bil benyttes i Norge og Europa ISO 3779:2009[[2]](#footnote-2). Moped og motorsykkel skal også følge ISO 3779:2009, jf. forordning (EU) nr. 901/2014 vedlegg V nr. 3.2.5, mens for traktor gjelder enten ISO 3779:2009 eller ISO 10261:2002, jf. forordning (EU) 504/2015 vedlegg IV nr. 3.

## EU-rettsakter

Rettsaktene fra EU som omhandler krav til understellsnummer er basert på FN-konvensjonen om vegtrafikk av 1968. For typegodkjenning og enkeltgodkjenning i EU er kravene til innpreget understellsnummer for bil og tilhenger til bil regulert i forordning (EU) nr. 19/2011 vedlegg I del B, mens kravene til selve innpregingen er regulert i vedlegg II del B. Tilsvarende krav for moped og motorsykkel er regulert i forordning (EU) nr. 901/2014 vedlegg V nr. 3. For traktor og tilhenger til traktor er kravene til understellsnummer regulert i forordning (EU) nr. 208/2015 vedlegg XX nr. 4, samt i forordning (EU) 504/2015 vedlegg IV nr. 3. Alle relevante bestemmelser i rettsaktene er tatt med i høringens vedlegg 3.

## Svensk, dansk og engelsk rett

Kravene til understellsnummer er internasjonalt forankret i konvensjoner og kommer til uttrykk gjennom flere rettsakter fra EU. Flere europeiske land har også regulert krav til understellsnummer gjennom sin nasjonale lovgivning.

I Sverige inneholder TSFS 2013:63[[3]](#footnote-3) «närmare bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning enligt fordonsförordningen (2009:211)», jf. § 1 i forskriften. Forskriftens kapittel 4 om «identifieringsmärkning» inneholder bestemmelser om krav til understellsnummer. Svensk rett oppstiller forskjellige krav til understellsnummer avhengig av kjøretøyets årsmodell, men er ellers tilsvarende EU-rettsaktene.

Dansk rett har også tatt inn bestemmelser om krav til understellsnummer i *Detailforskrifter for Køretøjer 2014.* Bestemmelse 2.01.001 fastslår i punkt 1 at ”køretøj, traktor, sidevogn til motorcykel, motordrevet blokvogn og blokvogn skal være forsynet med fabrikantens navn eller varemærke samt køretøjets typebetegnelse og stelnummer” og i punkt 3 at ”17-tegns stelnummer (VIN-mærkning) skal opfylde bestemmelserne i EU-forordning 19/2011 eller direktiv”.

Engelsk rett har tilsvarende bestemmelser om krav til understellsnummer: ”All vehicles registered in the UK must have a unique, stamped-in vehicle identification number (VIN) and registration number”[[4]](#footnote-4), jf. The Road Vehicules Regulations 1986, nr. 67 punkt 2 bokstav a. Engelsk rett har i tillegg et krav om fremleggelse av bevis om avtale med godkjenningsmyndigheten i tilfeller hvor understellsnummeret har blitt endret, jf. *Individual Vehicle Approval (IVA) manual for vehicle category M1*, kapittel 18 om “Statutory plates” nr. 16.[[5]](#footnote-5)

# Nærmere om forslaget

## Krav til understellsnummer

Vi foreslår å videreføre bestemmelsene om krav til understellsnummer slik de fremgår i kjøretøyforskriften § 6-4 punkt 1 og kapittel 7. Det innebærer at man samler de tidligere bestemmelsene om understellsnummer i en felles paragraf i de tre forskriftene. Bestemmelsene forenkles også rent språklig.

Forslaget medfører ingen materielle endringer, men forenkler ordlyden og forståelsen av eksempelvis bestemmelsen om prosedyrer for beskadiget understellsnummer i forbindelse med reparasjonsarbeid. Det introduseres ikke nye krav i forhold til de som gjaldt frem til 15. september 2012 for bil og tilhenger til bil og frem til 1. september 2016 for moped og motorsykkel og traktor og tilhenger til traktor.

For kjøretøy som er EF-typegodkjente, eller enkeltgodkjente innen EØS-området, innebærer forslaget ingen forskjell ved godkjenning etter dagens forskrifter, da disse allerede har krav om innpreget understellsnummer gjennom rettsaktene fra EU.

For kjøretøy som importeres etter godkjenningsordning omtalt i kjøretøyforskriften § 1-15 innebærer forslaget heller ingen endring ved godkjenning, da denne bestemmelsen allerede har et eksplisitt krav om innpreget understellsnummer.

For biler i klasse M1 (personbil) og N1 (varebil under 3500 kg) som skal godkjennes etter forordning (EU) nr. 183/2011 (import av nye M1 og N1 kjøretøy fra tredjeland til EØS-området) innebærer forslaget at vi innfører det nasjonale regelverket forordningen viser til[[6]](#footnote-6) hva gjelder krav om innpreget understellsnummer.

For kjøretøy som godkjennes etter kjøretøyforskriften § 1-9 nr. 3 om bevaringsverdige kjøretøy innebærer forslaget at bestemmelsene i kjøretøyforskriften kapittel 6 om understellsnummer gjeninnføres. Det vil si at tidligere rettstilstand i kjøretøyforskriften gjeninnføres i de tre forskriftene for bil og tilhenger til bil, moped og motorsykkel og traktor og tilhenger til traktor.

Godkjenningsmyndigheten kan i enkelttilfeller etter skriftlig søknad gjøre unntak fra kravet til innpreget understellsnummer dersom særlige grunner tilsier det, jf. bilforskriften § 22, motorsykkelforskriften § 9 åttende ledd og § 10 åttende ledd samt traktorforskriften § 10 tiende ledd og § 11 åttende ledd. Unntak kan vurderes i tilfeller hvor det stilles strenge krav til originalitet, eksempelvis for kjøretøy som skal delta i «concours d’elegance»[[7]](#footnote-7) eller tilsvarende utstillinger hvor et etterinnpreget understellsnummer kan medføre trekk i bedømming.

Kravet til innpreget understellsnummer er basert på kravene i FN-konvensjonen om vegtrafikk av 19. september 1949, jf. høringens punkt 4.1. Kravene til understellsnummer slik de var formulert i kjøretøyforskriften kapittel 6 var dermed ikke en særegen nasjonal ordning, men reflekterte de forpliktelsene Norge er bundet av gjennom nevnte FN-konvensjon og etterfølgende rettsakter fra FN og EU.

## Krav til innpregingsmetode

Vi foreslår at innpregingsmetode skal følge forordning (EU) nr. 19/2011 vedlegg I del B og vedlegg II del B, se høringens vedlegg 3, uavhengig av hva slags kjøretøy det er. Vi foreslår i tillegg at innpreging av understellsnummer kun kan utføres av fabrikant eller under oppsyn av godkjenningsmyndigheten. I praksis innebærer forslaget at understellsnummer enten innpreges av fabrikanten eller på og av en av Statens vegvesens trafikkstasjoner.

Kravet om at annen innpreging enn fabrikantens kun skal utføres under oppsyn av godkjenningsmyndigheten foreslås for å sikre at innpreging blir gjort på en måte som tilfredsstiller kravene til innpreget understellsnummer, samt fordi dette kreves ved nasjonal innpreging etter forordning (EU) nr. 183/2011, jf. appendix 2, punkt 4, underpunkt 18:

*«Where no vehicle identification number is stamped in the chassis or in the body, a Member State may require that it is retrofitted in application of its national law. In such a case, the competent authority of that Member State shall supervise the operation.»*

Hensynet til likebehandling og en enhetlig praksis taler også for å ha en konkret innpregingsmetode. Det vurderes derfor hensiktsmessig å kreve at denne innpregingsmetoden benyttes hver gang et understellsnummer skal innpreges, og metoden skal anvendes både for bil, motorsykkel og traktor.

Understellsnummer skal innpreges ved hjelp av egnet utstyr for preging i det materialet kjøretøyet er konstruert i. Innpreging med rissepenn skal kun utføres i unntakstilfeller. Kravene om at understellsnummeret ikke må kunne forfalskes, utformingen av det, levetid og leselighet må ivaretas, uavhengig av innpregingsmetode, jf. kravene slik de fremkommer i forordning (EU) nr. 19/2011 vedlegg I del A punkt 1.5[[8]](#footnote-8) og vedlegg II del B punkt 2 og 3[[9]](#footnote-9).

## Krav til dokumentasjon for benyttede deler og komponenter ved ombygging

Forslaget om krav til dokumentasjon for benyttede deler og komponenter ved reparasjon, ombygging og oppbygging (i dette høringsnotatet omtalt som ombygging) bygger på den allerede eksisterende bestemmelsen i kjøretøyforskriften § 7-2 punkt 5.3. , Vi foreslår også at det tas inn i veiledningene til de berørte forskriftene en oversikt over hvilke komponenter det normalt skal fremlegges dokumentasjon for, jf. forskrift om godkjenning og registrering av amatørbygde kjøretøy § 4 fjerde ledd bokstav a, b og c.

Vi foreslår at det skal legges frem kvitteringer, kjøpekontrakter, salgsmeldinger, fortollingsdokumentasjon eller lignende for enkelte av de benyttede deler og komponenter. Dokumentasjonskravet vil gjelde for større komponenter, som f.eks. motor, girkasse for- og bakstilling, ramme, karosseri m.m. Det skal normalt sett ikke skal kreves fremlagt dokumentasjon for kjøp av mindre deler som muttere, bolter, foringer mm. I særskilte tilfeller vil det likevel være behov for å be om dokumentasjon også for andre deler enn hovedkomponentene, men dette skal kun være i tilfeller der det foreligger konkret mistanke om bruk av eksempelvis stjålne deler, unndragelse av fortolling eller bruk av forfalskede/piratproduserte deler e.l.

I enkelte tilfeller kan det også være benyttet deler og komponenter som kjøretøyeier har hatt over lang tid, eksempelvis fra en tidligere eid bil som man har demontert før vraking eller deler som er gått i arv. For slike deler kan det være vanskelig å fremlegge eller fremskaffe dokumentasjon. Formuleringen i eksisterende § 7-2 punkt 5.5 om at dokumentasjon kan være «registreringsdokumenter, kvitteringer eller lignende» videreføres derfor. Med begrepet «eller lignende» kan f.eks. underskrevet erklæring fra eier om opprinnelse for eldre deler vurderes som tilstrekkelig i de tilfeller man benytter brukte deler som har vært i eie over lengre tid. En slik bestemmelse kan være krevende å håndheve og i tvilstilfeller bør saken fremlegges for Spesialistgruppen for Ombygde, Oppbygde og Reparerte kjøretøy (SFOOR) for vurdering.

Kravet om dokumentasjon for benyttede deler er et nødvendig virkemiddel for å unngå, motvirke og avdekke bruk av stjålne deler eller deler som ikke er tatt inn i landet på lovlig måte. Kravet om at benyttede deler skal være lovlig ervervet er uomtvistet og bruk av stjålne deler kan være straffbart etter straffelovens bestemmelser, jf. f.eks. straffeloven §§ 332 og 337. Det vurderes derfor nødvendig å ha en klar og tydelig hjemmel om krav til dokumentasjon direkte i de berørte forskriftene, særlig sett i lys av at regelverket nå er delt opp i separate forskrifter for de enkelte kjøretøygruppene.

Krav til dokumentasjon for benyttede deler vil også være med på å overholde Norges forpliktelser etter rådsbeslutning 2004/919/EF av 22. desember 2004 om bekjempelse av grenseoverskridende kriminalitet knyttet til kjøretøy. Gjennom denne rådsbeslutningen er Norge forpliktet til å iverksette nødvendige tiltak for å styrke gjensidig samarbeid mellom nasjonale kompetente myndigheter for å bekjempe grenseoverskridende kjøretøykriminalitet. Stjålne kjøretøy omsettes både hele og demonteres og selges i deler. Med tanke på omfanget av, de økonomiske aspektene forbundet med samt at denne type kriminalitet ofte finansierer annen tyngre kriminalitet[[10]](#footnote-10), er det av stor samfunnsmessig betydning at Statens vegvesen har tydelige hjemler for å unngå hvitvasking og heleri av stjålne komponenter i forbindelse med reparasjon, ombygging eller oppbygging.

# Økonomiske og administrative konsekvenser

De generelle kravene til understellsnummer er i realiteten en gjeninnføring av rettstilstanden slik den var for bil og tilhenger til bil frem til 15. september 2012, og for moped og motorsykkel, samt traktor og tilhenger til traktor frem til 1. september 2016. Flyttingen av bestemmelsene i kjøretøyforskriften kapittel 7 er en ren administrativ forflytning for å samle alt som gjelder understellsnummer i en felles bestemmelse. Det innføres ikke noen nye krav ved denne forflytningen da bestemmelsene i kapittel 7 allerede er videreført i de nye forskriftene. Den eneste endringen som medfører økonomiske konsekvenser er forslaget om at innpreging av understellsnummer kun kan utføres av fabrikant eller under oppsyn av godkjenningsmyndigheten, jf. høringens punkt 5.2. Det innebærer at alle trafikkstasjonene i landet bør ha tilgjengelig pregeutstyr.

Det er 23 trafikkstasjoner i hele landet som per i dag ikke har en pregemaskin og dermed vil ha behov for det. Statens vegvesen har ved flere anledninger gått til anskaffelse av slike maskiner og prisen i 2015 var på NOK 65 000,-. Vi har ingen indikasjoner på at den prisen har endret seg, alternativt så antar vi at den vil reduseres noe ettersom vi nå ønsker et flertall slike maskiner. For sikkerhets skyld legger vi til grunn NOK 65 000,- per maskin. For å dekke resterende av landets trafikkstasjoner med pregemaskin vil dette medføre en kostnad for Statens vegvesen på NOK 1 495 000,-. Dette er en engangsutgift som i lengden vurderes som et beskjedent beløp for Statens vegvesen å måtte dekke.

Det foreligger ingen øvrige økonomiske eller administrative konsekvenser.

1. An agency of the Executive Branch of the U.S. government, part of the Department of Transportation. It describes its mission as "Save lives, prevent injuries, reduce vehicle-related crashes.", se <http://www.nhtsa.gov/> [↑](#footnote-ref-1)
2. <http://www.iso.org/iso/catalogue_detail?csnumber=52200> [↑](#footnote-ref-2)
3. *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar* [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://www.gov.uk/vehicle-registration/vehicle-identification-number> [↑](#footnote-ref-4)
5. “In instances where the VIN has been changed evidence of agreement with the Approval Authority must be provided.” [↑](#footnote-ref-5)
6. Direktiv 2007/46/EF, annex IV, Appendix II punkt 18 bokstav c: «*Where no vehicle identification number is stamped in the chassis or in the body, a Member State may require that it is retrofitted in application of its national law. In such a case, the competent authority of that Member State shall supervise the operation.*» [↑](#footnote-ref-6)
7. [↑](#footnote-ref-7)
8. «Labels shall be tamper evident, fraud resistant and self destructive in case there is an attempt to remove the label.” [↑](#footnote-ref-8)
9. 2. The VIN shall be marked by stamping or mechanical hammering on the chassis, frame or other similar structure.

3. Techniques that are proven to offer the same level of inalterability against tampering or forgery as mechanical hammering may be used in place of that technique. [↑](#footnote-ref-9)
10. Ifølge Interpol, se <http://www.interpol.int/Crime-areas/Vehicle-crime/Vehicle-crime> [↑](#footnote-ref-10)