



# Innst. 277 S

(2009–2010)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:94 S (2009–2010)

### **Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Kenneth Svendsen om godkjenningsordning for ombygde og amatørbygde kjøretøy**

Til Stortinget

#### **Sammendrag**

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en egen ordning for registrering av ombygde og amatørbygde kjøretøy, både MC og bil, etter modell av tilsvarende ordning i Sverige.»

#### **Komiteens merknader**

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiters, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til vedlagte uttalelse, datert 19. april 2010, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteen mener det er riktig å ha et regelverk som gjør det mulig å ha bil og motorsykel som hobby i Norge under ordnede former. Komiteen er positiv til at statsråden i sitt svar av 19. april 2010 skriver at det skal nedsettes en gruppe som skal utrede nærmere om det er grunnlag for, og eventuelt på hvilke premisser det kan etableres en nasjonal godkjenningsordning for amatørbygde kjøretøy.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at forslagsstillerne fremmer forslag om en egen ordning for registrering av ombygde og amatørbygde kjøretøy, både MC og bil, etter modell av tilsvarende ordning i Sverige.

Flertallet vil peke på at etablering av en nasjonal godkjenningsordning for amatørbygde kjøretøy vil kunne legge til rette for at kjøretøyentusiaster skal kunne utøve sin hobby på en god måte. Flertallet understreker viktigheten av at fagmiljøer som NMCU og AMCAR inngår i en slik arbeidsgruppe, og påpeker at en godkjenningsordning må legge til grunn at sikkerhet og miljø ivaretas på en betryggende måte.

Flertallet understreker at typegodkjenning i Europa harmoniseres som følge av EU, og dette er samlet sett et gode for norske trafikanter. Flertallet vil samtidig vise til at bilindustrien er i endring, og at man i Norge har fått nye produsenter som Think og Buddy. Flertallet ønsker et regelverk som legger til rette for fortsatt nyskaping og innovasjon, og påpeker atusiastmiljøene i Storbritannia og Sverige har kjempet frem regelverk som bidrar til nettopp dette.

Flertallet ber regjeringen i tråd med statsrådens svar av 19. april 2010 utrede etablering av en nasjonal godkjenningsordning for amatørbygde kjø-

retøy som vil kunne legge til rette for at kjøretøyentusiaster skal kunne utøve sin hobby på en god måte.

Flertallet vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2011 legge frem forslag til ordning for registrering av ombygde og amatørbygde kjøretøy, både MC og bil, etter modell av tilsvarende ordning i Sverige.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil fremme følgende forslag:

Dokument 8:94 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Kenneth Svendsen om godkjenningsordning for ombygde og amatørbygde kjøretøy – vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at streng norsk praksis og regelverk knyttet til godkjenning og registrering av ombygde og amatørbygde kjøretøy skaper problemer for mange entusiaster i Norge. Disse medlemmer viser til at det allerede finnes gode ordninger for elbiler og veterankjøretøy, og til en viss grad også for personer som importerer og godkjenner bil etter kjøretøyforskriftens § 1-15. Disse medlemmer påpeker at Norge i motsetning til blant annet Sverige og Storbritannia, ikke har egne ordninger for godkjenning og registrering av ombygde og amatørbygde kjøretøy. Storbritannia har nemlig spesielle regler for biler som det produseres under 100 av i året, og Sverige har en egen ordning der amatørbygde og ombygde kjøretøy besiktiges av Sveriges For-

donsbyggares Riksorganisation (SFRO). Disse medlemmer viser til ytterligere omtale av disse ordningene i Dokument 8:94 S (2009–2010). Disse medlemmer vil påpeke at arbeidsgruppen som skal evaluere en potensiell godkjenningsordning, må komme med konkrete forslag, og ser helst at Stortinget får en slik ordning til behandling allerede i forbindelse med statsbudsjettet for 2011.

## **Forslag fra mindretall**

### **Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:**

Dokument 8:94 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Kenneth Svendsen om godkjenningsordning for ombygde og amatørbygde kjøretøy – vedlegges protokollen.

## **Komiteens tilråding**

Komiteens tilråding fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2011 legge frem forslag til ordning for registrering av ombygde og amatørbygde kjøretøy, både MC og bil, etter modell av tilsvarende ordning i Sverige.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 27. mai 2010

**Knut Arild Hareide**

leder

**Ingebjørg Godskesen**

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 19. april 2010****«Representantforslag Dokument 8:94 S (2009-2010) fra stortingsrepr. Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Kenneth Svendsen om godkjenningsordning for ombygde og amatørbygde kjøretøy**

Jeg viser til brev av 23. mars 2010 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen til Samferdselsdepartementet vedlagt representantforslag om godkjenningsordning for ombygde og amatørbygde kjøretøy.

Regelverket for godkjenning av biler og motorsykler følger av vegtrafikkloven og forskrifter gitt i medhold av denne. Regelverket er utviklet over lang tid for å ivareta samfunnets krav til sikkerhet, miljø og framkommelighet. Regjeringens transportpolitikk bygger på nullvisjonen om et transportsystem uten ulykker med drepte og hardt skadde, noe som blant annet innebærer at gjeldende regelverk på dette området skal utformes på en måte som fremmer trafikksikker adferd hos trafikantene og også i størst mulig grad bidrar til sikre transportmidler på vegene i Norge. Jeg viser også til at det er viktig å ha et regelverk som i størst mulig grad sikrer likebehandling av de ulike aktører.

Utgangspunktet er at kjøretøy som godkjennes i Norge skal tilfredsstille de kjøretøytekniske krav som gjelder på tidspunktet for første gangs godkjenning. Dette gjelder også selv om kjøretøyet senere blir ombygd. Ombygging reguleres i dag nærmere av kapittel 7 i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften). For bil og motorsykkel er det i dag anslagsvis 40 respektive 25 kravområder som skal oppfylles ved første gangs godkjenning i Norge. Disse kravene er i stor grad basert på rettsakter fra EU og UNECE-regulativer.

Problemstillingen med amatørbygde kjøretøy, uavhengig av om det gjelder bil eller motorsykkel, er at disse kjøretøyene ofte ønskes godkjent uten at de er i henhold til dagens regelverk. Dette vil i praksis si at man ønsker dem godkjent uten at det fremlegges dokumentasjon på at kjøretøyet tilfredsstiller de kjøretøytekniske kravene som gjelder, og uten at en del av gjeldende krav faktisk tilfredstilles.

Stortingsrepresentantene har i sitt forslag vist til små el-biler og veteranbiler som eksempler på kjøretøy der man mener det i dagens regelverk alt finnes egne og enklere regler for godkjenning. Små kjøretøy som Buddy og Reva er ikke definert som bil, men som motorsykkel. De godkjennes følgelig i henhold til kravene for motorsykkel, som har en annen sikker-

hetsstandard enn bil. Det gis således ikke unntak fra regelverket for denne typen el-biler. Når det gjelder veteranbiler får jeg opplyst fra Vegdirektoratet at denne typen kjøretøy kan godkjennes etter unntaksbestemmelser knyttet til bevaringsverdige kjøretøy, som omfatter kjøretøy «eldre enn 30 år», «mellom 15 og 30 år» og «yngre enn 15 år». Kjøretøyene må imidlertid normalt være i original eller tilnærmet original utførelse, og det er knyttet bruksbegrensninger til slike kjøretøy.

Imidlertid er det slik at representantene i sitt forslag har vist til at andre land har et mer fleksibelt regelverk enn Norge når det gjelder å godkjenne amatørbygde kjøretøy. Jeg kjenner ikke nærmere til ordningene som gjelder for denne typen kjøretøy i Sverige og Storbritannia, men nedsetter nå en gruppe som skal utrede nærmere om det er grunnlag for, og eventuelt på hvilke premisser det kan etableres en nasjonal godkjenningsordning for amatørbygde kjøretøy som vil kunne legge til rette for at kjøretøyentusiaster skal kunne utøve sin hobby på en god måte. Gruppen bør bestå av representanter fra berørte myndigheter samt organisasjoner som NMCU og AMCAR.

I dette arbeidet vil det være flere problemstillinger som må belyses nærmere. Godkjenningsordningene som eksisterer i Sverige og Storbritannia er etter det jeg får opplyst fra Vegdirektoratet, historisk baserte. Det pågår en diskusjon i EU om ordningene kan videreføres slik de er i dag eller om ordningene må begrenses i forhold til nytt rammedirektiv for bil (direktiv 2007/46/EF) og forslag til nytt rammedirektiv for motorsykkel. I den grad det gis unntak fra tekniske krav vil dette kunne være i strid med intensjonen bak de nye rammedirektivene.

Det må videre ses nærmere på blant annet hvilket omfang en slik ordning skal ha og hvilke unntak som kan gis, og om det skal ligge bruksbegrensninger til kjøretøy som blir godkjent etter en slik unntaksordning. I tillegg må de avgiftsmessige konsekvenser vurderes nærmere, og ikke minst må de trafikksikkerhets- og miljømessige konsekvensene belyses. Godkjenning og registrering av et kjøretøy har konsekvenser også for andre enn den hobbybygger som ønsker godkjenning. Statens vegvesens oppgave som godkjenningmyndighet er å vurdere kjøretøyet, ikke bare fra eier/førers ståsted, men også å se på sikkerheten for passasjerer og andre trafikanter i hele kjøretøyets levetid. Det må også ses nærmere på hva en slik ordning innebærer i forhold til prinsippet om

likebehandling, og bruken av ressurser hos Statens vegvesen.

Jeg vil avslutningsvis knytte noen korte bemerkninger til de enkeltsakene det er vist til i representantforslaget, som begrunnelse for hvorfor representantene mener det er behov for en nasjonal godkjenningsordning for amatørbygde kjøretøy. Når det gjelder den første saken om heving av en Jeep 1986-modell skal denne saken i følge Vegdirektoratet nå være løst. Den gjaldt en misforståelse med hensyn til når det skal kreves ny fabrikantgaranti for vakter ved endring av et kjøretøy. De sakene som gjelder varebiler knytter seg til spørsmålet om avgiftslette, og hvilke tekniske krav som skal gjelde for å skille mellom varebiler som skal ha redusert engangsavgift og

andre kjøretøy. Når det gjelder saken om bruktimport av hybridbiler fra USA, kan jeg opplyse at det i Stortingets vedtak om engangsavgift på motorvogner er fastsatt en ny bestemmelse som trådte i kraft 1. januar 2010, som åpner for at også kjøretøy importert fra USA kan få avgiftsberegning basert på CO<sub>2</sub>-utslipp. I de to sistnevnte sakene har problemet med godkjenning av kjøretøyene vært knyttet til manglende oppfyllelse av dokumentasjonskrav.

Disse sakene knytter seg således til andre forhold enn spørsmålet om godkjenning av amatørbygde kjøretøy, og gjelder til dels også spørsmål om avgiftsberegning, som hører til Finansdepartementets ansvarsområde.»